



Hommes au volant, femmes au volant. L'influence des stéréotypes de sexe sur les comportements de conduite déclarés et effectifs

Karyn Pravossoudovitch

► To cite this version:

Karyn Pravossoudovitch. Hommes au volant, femmes au volant. L'influence des stéréotypes de sexe sur les comportements de conduite déclarés et effectifs. Psychologie et comportements. Aix Marseille Université, 2016. Français. NNT : . tel-01356749

HAL Id: tel-01356749

<https://hal.science/tel-01356749>

Submitted on 26 Aug 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE DE DOCTORAT

Spécialité : Sciences du Mouvement Humain

Présentée par

Karyn Pravossoudovitch

En vue d'obtenir le grade de docteur d'Aix-Marseille Université

**Hommes au volant, femmes au volant. L'influence des stéréotypes de sexe
sur les comportements de conduite déclarés et effectifs.**

Soutenance le 30 juin 2016 devant le jury composé de :

| | | |
|--------------------------|---|---------------------|
| Geneviève Cabagno | MCF, VIP&S, Université Rennes 2 | Rapporteur |
| François Cury | PR, ISM, Aix-Marseille Université | Directeur de thèse |
| Paul Fontayne | PR, CeRSM, Université Paris-Ouest Nanterre La Défense | Rapporteur |
| Marie-Axelle Granié | DR, LMA, IFSTTAR, Salon-de-Provence | Directrice de thèse |
| Claude Marin-Lamellet | DR, DAEI, IFSTTAR, Bron | Examineur |
| Cécile Martha | MCF, ISM, Aix-Marseille Université | Directrice de thèse |
| Christine Morin-Messabel | MCF, GREPS, Université Lyon 2 | Examinatrice |

École Doctorale Sciences du Mouvement Humain – ED 463

UMR 7287 CNRS & Aix-Marseille université –
Institut des Sciences du Mouvement *É.-J. Marey*

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Geneviève Cabagno, Paul Fontayne, Claude Marin-Lamellet, et Christine Morin-Messabel d'avoir accepté d'évaluer ce travail et de me faire l'honneur de faire partie du jury.

Merci à François Cury, Cécile Martha, et Marie-Axelle Granié, mes trois directeurs, d'avoir accepté de diriger ce travail de thèse.

Merci à toi François, d'avoir accepté, il y a maintenant presque 5 ans, de diriger mon mémoire de master 2, et de m'avoir permis de me lancer dans cette aventure qu'est la thèse. Merci également de m'avoir permis de la réaliser dans de bonnes conditions.

Merci à toi Cécile d'avoir toujours été présente et de ne m'avoir jamais lâché. Merci à la fois pour les séances de travail, les pic-nics sur la terrasse, et ton soutien sans faille surtout dans les mauvais moments.

Merci à toi Marie-Axelle pour... pour tout !! Je n'aurais pas de mots pour t'exprimer toute ma gratitude pour tout ce que tu as représenté pour moi tant sur le plan personnel que professionnel. A la fois directrice, maman de substitution, confidente, et partenaire d'apéro, tu as réussi l'exploit de rendre ces 3 ans agréables et très enrichissants sur tous les plans.

Je remercie également la région PACA et l'IFSTTAR qui ont co-financé ce travail de thèse. Merci notamment au Laboratoire Mécanismes d'Accidents pour son accueil et ses très bonnes conditions de travail.

Je remercie bien évidemment l'ensemble des membres de l'IFSTTAR Salon-de-Provence que j'ai eu la chance de côtoyer tout au long de ces 3 années. Tout d'abord merci à Lulu et Béa, mes premières co-bureau, pour leur accueil et leur intégration immédiate. Merci pour les blagues carambars, les séances de « où est Roselyne ? », les apéros improvisés, les poupipous à Lyon, La Défense, et ailleurs, et tout ce que j'oublie. Dewey président ! Et merci à Elisa d'avoir pris la relève. Un immense merci tout particulier à Cécile, Chloé, Christine, Hedi, Hugo, Isabelle A, Julie M, Julie P, Laura, Maxime, et Stéphane. Je ne peux pas citer individuellement point par point tout ce que vous avez représenté pour moi lors de ces 3 ans tant sur le plan personnel que professionnel, le manuscrit doublerait de volume !

Je remercie également le Laboratoire Institut des Sciences du Mouvement et plus particulièrement l'ensemble des membres de l'équipe « contexte, motivation, comportement » pour l'accueil qu'ils m'ont réservé à chacune de mes venues et les très bonnes conditions de travail qu'ils m'ont offert. Merci à chef Christophe dorénavant exilé à la capitale pour son sourire permanent et communicatif, merci au voisin Martin pour sa positivité et surtout sa patience à toute épreuve, et qui ne nous en a jamais voulu malgré les décos imposées et les mises sous scellés de son bureau, et merci à Sophie de nous avoir fait partager son expérience tant professionnelle que pour faire les 400 coups. Un immense merci tout particulier à ma co-bureau Nif-Nif. Ma toujours plus, je n'aurais pas pu rêver meilleur co-bureau que toi à Marseille, tu as réussi à faire de chacune de mes venues des moments géniaux ! Entre apéros, séances décos, potins, etc, on aura quand même réussi à se faire quelques bonnes séances de travail et à construire une amitié malgré la distance. Il va maintenant falloir œuvrer pour qu'elle survive à la fin de thèse mais avant ça, à ton tour...

Merci au PVB pour les défouloirs du lundi et jeudi soirs qui me permettaient de décompresser en tapant dans un ballon ou en levant le coude.

Merci aux TQB pour les bols d'air du week-end et pour leur capacité à me faire oublier tout ça en 5 minutes, ce qui s'est avéré essentiel. Un merci tout particulier à Flo pour son écoute, sa compréhension, pour croire en moi plus que moi, et pour ses relectures attentives et bienveillantes. Et merci également à Lou d'avoir attendu que sa maman ait fini de travailler pour moi pour pointer le bout de son joli nez.

Merci à toi Jerem pour ta présence et ces moments « normaux » en espérant que ceux à venir soient encore meilleurs que les précédents. Et merci à toi Mathis pour ton innocence si souvent salutaire.

Enfin, un immense merci à ma famille au sens large comme au sens réel du terme, mon exemple et mon pilier depuis toutes ces années.

À Montonton,

Résumé

Hommes au volant, femmes au volant. L'influence des stéréotypes de sexe sur les comportements de conduite déclarés et effectifs.

La conduite automobile est une activité marquée par de nombreuses différences de sexe, notamment en termes de comportements et d'accidentologie. Ce travail doctoral cherche à comprendre le rôle des stéréotypes de sexe spécifiques à la conduite automobile dans l'explication de ces différences. L'objectif des recherches est ainsi d'analyser l'effet des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA) sur les comportements autorapportés et effectifs reliés à la tâche de conduite, d'une part en prenant en compte les facteurs psychosociaux susceptibles d'influencer cet effet, et d'autre part en étudiant l'effet du contexte sur ces relations grâce à l'effet de menace du stéréotype. Cette thèse montre ainsi que l'adhésion aux SSACA influence les comportements de conduite déclarés puisque, par exemple, quel que soit le sexe de l'individu, l'adhésion aux SSACA liés à un groupe de sexe est liée à une déclaration plus importante des comportements de conduite typiques de ce groupe. De plus, cette thèse met en évidence que le facteur protecteur des comportements de violations est, chez les hommes, l'adoption des valeurs féminines et, chez les femmes, le sentiment de compétence en conduite. Enfin, cette thèse montre que ces stéréotypes entrent également en jeu dans les comportements effectifs lorsqu'il s'agit de réaliser une tâche en relation avec la conduite automobile, mais que leurs effets sont différents en fonction à la fois de la consigne (menaçante ou non) et de la tâche à réaliser. En conclusion, ce travail doctoral montre que les différents comportements de conduite ne sont pas seulement dus à des différences de capacités naturelles entre les sexes, mais qu'ils peuvent aussi s'expliquer par les croyances culturelles socialement construites relatives aux différences de sexe dans la conduite automobile.

Mots clés : sexe, stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile, identité de genre, sentiment de compétence de conduite, conduite automobile, comportements de conduite, menace du stéréotype

Abstract

Male drivers, female drivers. The influence of sex stereotypes on driving behaviour, whether self-reported or actual.

The activity of driving is marked by numerous sex differences, especially with regard to behaviour and road accidents. The present doctoral research aims at understanding the role of sex stereotypes specific to driving in explaining these differences. Therefore, the objective of the research work is to analyse the impact of sex stereotypes associated with driving (SSAD) on self-reported or actual behaviour on a task relating to driving. The analysis will take into account the psycho-social factors likely to influence this impact, and will also study the impact of the context on those relationships due to the deterrent effect of the stereotype. This doctoral work thus shows that adherence to SSAD has an impact on self-reported driving behaviour; for example, whatever the sex, adherence to SSAD associated to sex is linked to more frequent reporting of typical driving behaviour for this sex. Moreover, the research highlights the fact that the protective factor of violation behaviour is, among men, the adoption of feminine values, and, among women, a sense of competence as a driver. Finally, this research work shows that those stereotypes come into play in actual behaviour when it comes down to carrying out a task relating to driving, but that the effects are different depending on the instructions (whether threatening or not) and the tasks to be carried out. As a conclusion, this doctoral research indicates that the different driving behaviours are not only due to differences in sex natural abilities, but they can also be explained by socially constructed cultural beliefs relating to driving sex differences.

Keywords : sex, sex stéréotypes associated with driving, gender identity, sense of competence as a driver, driving, driving behaviour, stereotype threat

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| INTRODUCTION | 1 |
| CHAPITRE 1. LES DIVERSES PERSPECTIVES EXPLIQUANT LES DIFFERENCES DE SEXE..... | 6 |
| 1. LES PERSPECTIVES BIOLOGIQUES ET EVOLUTIONNISTES | 6 |
| 1.1 <i>La perspective biologique</i> | 6 |
| 1.1.1 Les différences génétiques | 6 |
| 1.1.2 Les différences hormonales | 7 |
| 1.2 <i>La perspective évolutionniste</i> | 9 |
| 1.3 <i>Limites des perspectives biologiques et évolutionnistes.....</i> | 10 |
| 2. LA PERSPECTIVE PSYCHOSOCIALE | 11 |
| 2.1 <i>Passage du sexe au genre.....</i> | 11 |
| 2.2 <i>Liens entre genre et stéréotypes.....</i> | 11 |
| 2.3 <i>Les caractéristiques du genre</i> | 12 |
| 2.4 <i>L'évolution de l'étude du genre</i> | 13 |
| 2.5 <i>Le genre dans l'étude des comportements différenciés entre hommes et femmes</i> | 14 |
| CHAPITRE 2. LES STEREOTYPES | 17 |
| 1. DEFINITION, CARACTERISTIQUES ET FONCTIONS..... | 17 |
| 1.1 <i>Définition</i> | 17 |
| 1.2 <i>Caractéristiques</i> | 18 |
| 1.3 <i>Fonctions</i> | 18 |
| 1.3.1 La fonction sociocognitive des stéréotypes..... | 18 |
| 1.3.2 La fonction socio-affective des stéréotypes | 19 |
| 1.3.3 La dimension explicative des stéréotypes | 20 |
| 2. LA DIFFUSION DES STEREOTYPES | 20 |
| 3. DISTINCTION ENTRE ADHESION ET CONFORMITE AUX STEREOTYPES..... | 22 |
| 3.1 <i>L'adhésion aux stéréotypes</i> | 22 |
| 3.2 <i>La conformité aux stéréotypes</i> | 22 |
| 4. RELATIONS ENTRE DIFFERENTES NOTIONS..... | 23 |
| 4.1 <i>Stéréotype et catégorisation sociale</i> | 23 |
| 4.2 <i>Stéréotype et représentation sociale</i> | 24 |
| 4.3 <i>Stéréotype et préjugé</i> | 24 |
| 5. L'IMPACT DES STEREOTYPES | 25 |
| 5.1 <i>L'intériorisation des stéréotypes.....</i> | 25 |
| 5.1.1 Le sentiment de compétence | 25 |
| 5.1.2 La diminution de l'effort..... | 26 |

| | |
|--|-----------|
| 5.2 La menace du stéréotype..... | 26 |
| 5.2.1 Définition..... | 26 |
| <i>L'étude princeps de la menace du stéréotype</i> | 27 |
| 5.2.2 Les caractéristiques de la menace du stéréotype..... | 28 |
| 5.2.3 Facteurs influençant la menace du stéréotype | 28 |
| 5.2.3.1 La conscience du stigmaté..... | 28 |
| 5.2.3.2 Le degré d'identification au groupe | 29 |
| 5.2.3.3 Le degré d'identification au domaine..... | 30 |
| 5.2.3.4 La difficulté de la tâche | 30 |
| 5.2.4 L'impact de la menace du stéréotype | 31 |
| 5.2.4.1 Les pensées interférentes | 31 |
| 5.2.4.2 L'anxiété | 32 |
| 5.2.4.3 Les attentes de performances..... | 32 |
| 5.2.4.4 Les stratégies d'auto-handicap..... | 33 |
| CHAPITRE 3. STEREOTYPES DE SEXE | 35 |
| 1. STEREOTYPES DE SEXE ET ROLES DE SEXE | 35 |
| 1.1 Stéréotypes de sexe | 35 |
| 1.2 Rôles de sexe | 36 |
| 1.3 L'apprentissage précoce des stéréotypes et rôles de sexe..... | 36 |
| 1.1 Les stéréotypes de sexe dans les domaines sportif, académique et professionnel..... | 37 |
| 1.4.1 Les stéréotypes de sexe du domaine sportif | 38 |
| 1.4.2 Les stéréotypes de sexe des domaines académique et professionnel | 39 |
| 2. FONCTION DES STEREOTYPES DE SEXE | 40 |
| 2.1 Identité de genre et identité sexuée | 40 |
| 2.2 Asymétrie sociale des sexes | 41 |
| 3. L'IMPACT DES STEREOTYPES DE SEXE | 42 |
| 3.1 L'impact des stéréotypes de sexe sur la compétence perçue..... | 42 |
| 3.2 L'impact des stéréotypes de sexe sur l'implication dans les activités sexuées..... | 43 |
| 3.3 L'impact des stéréotypes de sexe sur le rapport au risque | 45 |
| 4. L'IMPACT DE LA MENACE DU STEREOTYPE SUR LA PERFORMANCE DANS LES ACTIVITES SEXUEES | 46 |
| CHAPITRE 4. LE CAS DE LA CONDUITE AUTOMOBILE | 49 |
| 1. DIFFERENCES DE SEXE EN ACCIDENTOLOGIE ROUTIERE..... | 49 |
| 2. LES FACTEURS EXPLICATIFS DE LA DIFFERENCE DE SEXE EN ACCIDENTOLOGIE ROUTIERE..... | 50 |
| 2.1 L'exposition | 50 |
| 2.2 Les compétences de conduite | 50 |
| 2.3 Le style de conduite | 51 |
| 3. POURQUOI UNE TELLE DIFFERENCE DANS LE STYLE DE CONDUITE ENTRE HOMMES ET FEMMES ? | 52 |
| 3.1 La prise de risques est associée au masculin | 52 |

| | | |
|---|--|-----------|
| 3.2 | <i>La conduite est une activité masculine</i> | 54 |
| 3.3 | <i>Double facteur de risques pour les hommes conducteurs</i> | 55 |
| 4. | QUID DES FEMMES CONDUCTRICES ? | 56 |
| 4.1 | <i>Les stéréotypes de la femme au volant</i> | 56 |
| 4.2 | <i>Impact des stéréotypes de la femme au volant</i> | 57 |
| 4.3 | <i>Impact de la menace du stéréotype des femmes au volant</i> | 58 |
| CHAPITRE 5. PROBLEMATIQUE | | 60 |
| 1. | CONTEXTE ET OBJECTIF | 60 |
| 2. | EFFET DE L'INTERIORISATION DES STEREOTYPES DE SEXE ASSOCIES A LA CONDUITE AUTOMOBILE..... | 61 |
| 2.1 | <i>Adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile, identité de genre, et perception des comportements de conduite</i> | 61 |
| 2.1.1 | Adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA) et identité de genre | 61 |
| 2.1.2 | Adhésion aux SSACA, identité de genre et perceptions des comportements de conduite | 62 |
| 2.2 | <i>Adhésion aux SSACA, identité de genre, perception des comportements de conduite, et comportements de conduite</i> | 63 |
| 3. | EFFET DE MENACE DES SSACA | 66 |
| 3.1 | <i>Performances et anxiété en situation de menace du stéréotype</i> | 66 |
| 3.2 | <i>Conscience du stigmat, identification au groupe, et sentiment de compétence de conduite</i> | 67 |
| 4. | PRESENTATION DE LA PARTIE EMPIRIQUE..... | 70 |
| CHAPITRE 6. CONTRIBUTIONS EMPIRIQUES | | 71 |
| AXE 1 : STEREOTYPES DE SEXE ASSOCIES A LA CONDUITE, FACTEURS PSYCHOSOCIAUX REGULATEURS DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE, ET COMPORTEMENTS DE CONDUITE AUTORAPPORTES | | 71 |
| ETUDE 1 : DEVELOPPEMENT D'UN QUESTIONNAIRE DE MESURE DE L'ADHESION AUX STEREOTYPES DE SEXE ASSOCIES A LA CONDUITE AUTOMOBILE | | 71 |
| 1. | ETUDE 1A : CONSTRUCTION ET VALIDATION DE LA VERSION LONGUE DU QUESTIONNAIRE D'ADHESION AUX STEREOTYPES DE SEXE ASSOCIES A LA CONDUITE AUTOMOBILE (SSACA) | 73 |
| 1.1 | <i>Méthode</i> | 73 |
| 1.1.1 | <i>Matériel</i> | 73 |
| 1.1.1.1 | Création du questionnaire..... | 73 |
| 1.1.1.2 | Perception des caractéristiques des hommes et des femmes au volant..... | 74 |
| 1.1.1.3 | Adhésion aux SSACA..... | 74 |
| 1.1.2 | Participants et procédure | 75 |
| 1.1.3 | Analyses statistiques | 75 |
| 1.2 | <i>Résultats</i> | 76 |
| 1.2.1 | Analyse de la structure factorielle du questionnaire..... | 76 |
| 1.2.1.1 | Section Hommes au volant..... | 76 |
| 1.2.1.2 | Section Femmes au volant | 78 |

| | |
|--|----|
| 1.2.2 Perception des caractéristiques attribués aux « Hommes au volant » en fonction de l'âge et du sexe des participants | 80 |
| 1.2.3 Perception des caractéristiques attribuées aux « Femmes au volant » en fonction de l'âge et du sexe des participants | 82 |
| 1.2.4 Adhésion aux SSACA en fonction de l'âge et du sexe des participants..... | 84 |
| 1.3. <i>Discussion</i> | 86 |
| 1.3.1 Structure factorielle | 86 |
| 1.3.2 Effet du sexe | 86 |
| 1.3.3 Effet de l'âge..... | 87 |
| 1.3.4 Limites de l'étude | 88 |
| 2. ETUDE 1B : CONSTRUCTION ET VALIDATION DE LA VERSION COURTE DU QUESTIONNAIRE D'ADHESION AUX SSACA | 89 |
| 2.1 <i>Méthode</i> | 89 |
| 2.1.1 Participants et procédure..... | 89 |
| 2.1.2 Analyses statistiques | 89 |
| 2.2 <i>Résultats</i> | 90 |
| 2.2.1 La section hommes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA version courte | 90 |
| 2.2.2 La section femmes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA version courte | 92 |
| 2.3 <i>Discussion</i> | 94 |
| 3. CONCLUSION..... | 94 |

ETUDE 2 : EFFET DES STEREOTYPES DE SEXE, DU SENTIMENT DE COMPETENCE DE CONDUITE, ET DE L'OPTIMISME COMPARATIF SUR LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE AUTORAPPORTES 95

| | |
|--|-----|
| 1. METHODE | 99 |
| 1.1 <i>Participants</i> | 99 |
| 1.2 <i>Matériel</i> | 99 |
| 1.2.1 L'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile | 99 |
| 1.2.2 L'identité de genre | 100 |
| 1.2.3 Sentiment de compétence de conduite | 101 |
| 1.2.4 Optimisme comparatif | 101 |
| 1.2.5 Comportements de conduite | 103 |
| 1.3 <i>Analyses statistiques</i> | 103 |
| 2. RESULTATS | 104 |
| 2.1 <i>Analyses de fiabilité</i> | 104 |
| 2.2 <i>Effet du sexe sur l'identité de genre</i> | 104 |
| 2.3 <i>Résultats des participants hommes</i> | 105 |
| 2.3.1 Modèles prédictifs de l'identité de genre | 105 |
| 2.3.2 Modèles prédictifs de l'adhésion aux SSACA..... | 105 |
| 2.3.3 Modèle prédictif du sentiment de compétence de conduite..... | 105 |
| 2.3.4 Modèles prédictifs de l'optimisme comparatif | 105 |
| 2.3.5 Modèles prédictifs du DBQ..... | 106 |
| 2.4 <i>Résultats des participantes femmes</i> | 108 |

| | | |
|---|--|------------|
| 2.4.1 | Modèles prédictifs de l'identité de genre | 108 |
| 2.4.2 | Modèles prédictifs de l'adhésion aux SSACA..... | 108 |
| 2.4.3 | Modèle prédictif du sentiment de compétence de conduite..... | 108 |
| 2.4.4 | Modèles prédictifs de l'optimisme comparatif | 108 |
| 2.4.5 | Modèles prédictifs du DBQ..... | 109 |
| 3. | DISCUSSION | 111 |
| 3.1 | <i>Liens entre les variables démographiques et psychologiques</i> | <i>111</i> |
| 3.2 | <i>Effet des variables démographiques et psychologiques sur les comportements de conduite autorapportés.....</i> | <i>113</i> |
| 3.3 | <i>Limites de l'étude.....</i> | <i>115</i> |
| 4. | CONCLUSION..... | 115 |
| AXE 2 : STEREOTYPES DE SEXE ASSOCIES A LA CONDUITE, FACTEURS PSYCHOSOCIAUX REGULATEURS DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE ET EFFET DE MENACE DU STEREOTYPE | | 117 |
| ETUDE 3 : L'EFFET DE MENACE DU STEREOTYPE CHEZ LES FEMMES LORS D'UNE TACHE DE DEPASSEMENT ET SES LIENS AVEC L'ADHESION AUX SSACA, L'IDENTITE DE GENRE, ET L'ANXIETE..... | | 121 |
| 1. | ETUDE PRELIMINAIRE : PHASE DE SELECTION DES SUJETS | 122 |
| 1.1 | <i>Participants et procédure</i> | <i>122</i> |
| 1.2 | <i>Matériel.....</i> | <i>123</i> |
| 1.3 | <i>Résultats</i> | <i>123</i> |
| 2. | ETUDE PRINCIPALE..... | 124 |
| 2.1 | <i>Méthode</i> | <i>124</i> |
| 2.1.1 | Participants..... | 124 |
| 2.1.2 | Matériel..... | 124 |
| 2.1.2.1 | Contexte expérimental..... | 124 |
| 2.1.2.2 | Manipulation check | 126 |
| 2.1.2.3 | Anxiété état | 126 |
| 2.1.2.4 | Adhésion au stéréotype de l'homme conducteur | 126 |
| 2.1.3 | Procédure..... | 127 |
| 2.1.4 | Hypothèses opérationnelles..... | 128 |
| 2.1.5 | Analyses statistiques | 128 |
| 2.2 | <i>Résultats</i> | <i>131</i> |
| 2.2.1 | Résultats des variables autorapportées | 131 |
| 2.2.1.1 | Relations entre les variables autorapportées..... | 131 |
| 2.2.1.2 | En fonction de la condition et du groupe expérimental | 133 |
| 2.2.2 | Résultats des variables comportementales..... | 135 |
| 2.2.2.1 | En fonction des variables autorapportées..... | 135 |
| 2.2.2.2 | En fonction du groupe expérimental..... | 137 |
| 2.2.3 | Résultats des variables comportementales par niveau de difficulté de la tâche | 139 |
| 2.2.3.1 | En fonction de l'identité de genre | 139 |

| | |
|--|-----|
| 2.2.3.2 En fonction de la condition expérimentale | 141 |
| 2.2.3.3 En fonction du groupe expérimental | 143 |
| 2.3 Discussion | 146 |
| 2.3.1 Effet de la condition et des variables autorapportées sur l'anxiété | 146 |
| 2.3.2 Effet des variables autorapportées sur les variables comportementales | 146 |
| 2.3.3 Effet de la condition expérimentale sur les variables comportementales | 147 |
| 2.3.4 Limites de l'étude | 148 |
| 2.4 Conclusion | 148 |

ETUDE 4 : L'EFFET DE MENACE DU STEREOTYPE CHEZ LES FEMMES ET LES HOMMES LORS D'UN TEST DE CODE DE LA ROUTE ET SES LIENS AVEC L'ADHESION AUX SSACA, L'IDENTITE DE GENRE, LE SENTIMENT DE COMPETENCE DE CONDUITE, ET L'ANXIETE..... 150

| | |
|--|-----|
| 1. CONSTRUCTION DU MATERIEL EXPERIMENTAL | 153 |
| 1.1 Méthode | 153 |
| 1.1.1 Matériel et procédure | 153 |
| 1.1.2 Participants..... | 154 |
| 1.2 Résultats | 155 |
| 2. ETUDE PRINCIPALE..... | 155 |
| 2.1 Méthode | 155 |
| 2.1.1 Matériel | 156 |
| 2.1.1.1 Test du code de la route..... | 156 |
| 2.1.1.2 Variables mesurées lors de la première phase de l'expérience | 156 |
| • Anxiété-état | 156 |
| • Croyances relatives au rapport entre Soi, son groupe de sexe et la tâche | 156 |
| • Variables démographiques | 157 |
| 2.1.1.3 Variables mesurées lors de la deuxième phase de l'expérience | 157 |
| • Anxiété-trait | 157 |
| • Sentiment de compétence de conduite..... | 158 |
| • L'identité de genre..... | 158 |
| • L'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile..... | 158 |
| 2.1.2 Procédure..... | 159 |
| 2.1.3 Participants..... | 160 |
| 2.1.4 Analyses statistiques | 161 |
| 2.2 Résultats | 164 |
| 2.2.1 Résultats des variables autorapportées | 164 |
| 2.2.1.1 Variables mesurées lors de la première phase de l'expérience | 164 |
| • L'anxiété-état..... | 164 |
| • Le rapport au groupe de sexe | 164 |
| 2.2.1.2 Variables mesurées lors de la deuxième phase de l'expérience | 165 |
| • L'identité de genre..... | 165 |
| • L'adhésion aux SSACA | 165 |

| | |
|---|------------|
| • L'anxiété trait | 166 |
| • Le sentiment de compétence de conduite..... | 166 |
| 2.2.1.3 Effet de la condition sur le niveau d'anxiété | 168 |
| 2.2.2 Niveau de performances et de sûreté des réponses en fonction du sexe et de la condition | 168 |
| 2.2.3 Niveau de performances et de sûreté des réponses en fonction des variables autorapportées sur chaque groupe expérimental de l'étude..... | 170 |
| 2.2.3.1 Chez les femmes..... | 170 |
| • En condition menaçante | 170 |
| • En condition neutre | 171 |
| 2.2.3.2 Chez les hommes..... | 172 |
| • En condition menaçante | 172 |
| • En condition neutre | 173 |
| 2.2.4. Modèles prédictifs sur les performances et le niveau total de sûreté de réponses | 174 |
| 2.2.4.1 Relations entre les variables explicatives de la performance..... | 175 |
| • Modèles prédictifs de l'identité de genre | 175 |
| • Modèles prédictifs de l'adhésion aux SSACA | 175 |
| • Modèle prédictif du sentiment de compétence de conduite | 176 |
| • Modèle prédictif de l'anxiété-trait..... | 176 |
| • Modèles prédictifs du rapport que l'individu entretient envers son groupe de sexe | 176 |
| • Modèles prédictifs de l'anxiété-état | 177 |
| 2.2.4.2 Modèles prédictifs finaux sur les performances et le niveau total de sûreté de réponses | 177 |
| • Modèle prédictif du niveau total de performances | 177 |
| • Modèle prédictif du niveau total de sûreté des réponses | 177 |
| 2.3 Discussion | 178 |
| 2.3.1 Effet du sexe et du contexte sur les variables autorapportées | 178 |
| 2.3.2 Effet du sexe et du contexte sur les performances | 179 |
| 2.3.3 Liens entre variables autorapportées et performances | 180 |
| 2.4 Limites de l'étude..... | 182 |
| 2.5 Conclusion..... | 183 |
| DISCUSSION GENERALE | 184 |
| 1. RESUME DU TRAVAIL DE THESE..... | 184 |
| 2. EFFETS DE L'ADHESION AUX SSACA, DE L'IDENTITE DE GENRE, ET DES FACTEURS PSYCHOSOCIAUX REGULATEURS DES COMPORTEMENTS DE CONDUITE SUR LES COMPORTEMENTS DE CONDUITE AUTORAPPORTES..... | 185 |
| 2.1 Liens entre adhésion aux SSACA et identité de genre..... | 185 |
| 2.2 Liens entre adhésion aux SSACA, identité de genre, et perceptions des comportements de conduite | 188 |
| 2.3 Liens entre adhésion aux SSACA, identité de genre, et comportements de conduite autorapportés..... | 190 |
| 2.4 Liens entre perception des comportements de conduite et comportements de conduite autorapportés..... | 192 |

| | |
|---|------------|
| 2.5 Liens entre adhésions aux SSACA, identité de genre, perception et comportements de conduite, et comportements de conduite autorapportés..... | 193 |
| 3. MENACE DU STEREOTYPE : LIENS AVEC LE NIVEAU D'ANXIETE, L'IDENTITE DE GENRE, L'ADHESION AUX SSACA, LE SENTIMENT DE COMPETENCE DE CONDUITE, ET LE RAPPORT ENTRE SOI, SON GROUPE DE SEXE, ET LA TACHE | 196 |
| 3.1 Liens entre anxiété et menace du stéréotype | 196 |
| 3.2 Liens entre adhésion aux SSACA et menace du stéréotype | 198 |
| 3.3 Liens entre identité de genre, identification au groupe et menace du stéréotype | 200 |
| 3.4 Liens entre sentiment de compétence de conduite et menace du stéréotype..... | 202 |
| 3.5 Liens entre adhésion aux SSACA, identité de genre, sentiment de compétence de conduite, et menace du stéréotype | 203 |
| 4. LIMITES ET PERSPECTIVES | 205 |
| CONCLUSION | 207 |
| RÉFÉRENCES | 210 |
| LISTE DES ANNEXES | 234 |

Index des tableaux

| | |
|---|---------------|
| Tableau 1 | p. 77 |
| Analyse factorielle confirmatoire de la section « Hommes au volant » : présentation des données standardisées | |
| Tableau 2 | p. 79 |
| Analyse factorielle confirmatoire de la section « Femmes au volant » : présentation des données standardisées | |
| Tableau 3 | p. 81 |
| Moyennes (écart-types), des scores attribués aux « Hommes au volant » sur chaque dimension pour chaque groupe d'âge et de sexe | |
| Tableau 4 | p. 83 |
| Moyennes (écart-types), des scores attribués aux « Femmes au volant » pour chaque groupe d'âge et de sexe | |
| Tableau 5 | p. 85 |
| Moyennes (écart-types), des indices d'adhésion aux SSACA pour chaque groupe d'âge et de sexe | |
| Tableau 6 | p. 91 |
| Analyse factorielle confirmatoire de la section « Hommes au volant » du questionnaire d'adhésions aux SSACA version courte : présentation des données standardisées | |
| Tableau 7 | p. 93 |
| Analyse factorielle confirmatoire de la section « Femmes au volant » du questionnaire d'adhésions aux SSACA version courte : présentation des données standardisées | |
| Tableau 8 | p. 107 |
| Régressions de l'échantillon hommes sur chacun des quatre scores du DBQ | |
| Tableau 9 | p. 110 |
| Régressions de l'échantillon femmes sur chacun des quatre scores du DBQ | |
| Tableau 10 | p. 130 |
| Valeur des médianes de chaque variable autorapportée et effectifs pour chaque groupe | |
| Tableau 11 | p. 132 |

Médianes des variables autorapportées

Tableau 12 p. 134

Médianes des variables autorapportées en fonction de chaque groupe expérimental

Tableau 13 p. 136

Pourcentages de dépassements et d'accidents en fonction des variables autorapportées

Tableau 14 p. 138

Pourcentages de dépassements et d'accidents en fonction de chaque condition expérimentale

Tableau 15 p. 161

Répartition des hommes et des femmes dans chaque groupe expérimental de l'étude 4

Tableau 16 p. 163

Valeur des médianes de chaque variable autorapportée et effectifs pour chaque groupe

Tableau 17 p. 167

Moyennes (et écart types) de chacune des variables en fonction du sexe et de la condition expérimentale des participants

Tableau 18 p. 169

Moyennes (et écart types) de chacun des quatre niveaux et le total de performances et de sûreté de réponse en fonction du sexe et de la condition expérimentale des participants

Tableau 19 p. 178

Régressions sur le niveau total de sûreté des réponses

Index des figures et images

| | |
|--|-------------------|
| Figure 1 | p. 65 |
| Modèle testé dans les deux premières études de la thèse | |
| Figure 2 | p. 69 |
| Modèle testé dans les deux dernières études de la thèse | |
| Figure 3 | p. 140 |
| Pourcentages de dépassements et d'accidents des participantes féminines et masculines en fonction des six niveaux de difficulté | |
| Figure 4 | p. 142 |
| Pourcentages de dépassements et d'accidents des participantes en condition menaçante et de celles en condition neutre en fonction des six niveaux de difficulté | |
| Figure 5 | p. 145 |
| Pourcentages de dépassements et d'accidents des participantes féminines des conditions menace et neutre et des participantes masculines des conditions menace et neutre, en fonction des six niveaux de difficulté | |
| Image 1 | p. 125 |
| Scènes visuelles des contextes routier et neutre | |
| Image 2 | p. 154 |
| Exemple d'une vignette de code de la route (Niveau très difficile) | |

Introduction

« Mais qui va garder les enfants ? »

(Laurent Fabius, 2006, lorsque Ségolène Royale annonce sa candidature à l'élection présidentielle de 2007)

« Se prostituer est un fantasme pour beaucoup de femmes [...] le fait d'être payé pour avoir des relations sexuelles est quelque chose de très évident dans la sexualité féminine [...] il y a une sorte de passivité que les femmes recherchent »

(François Ozon, Hollywood Reporter, 2013)

« Je ne parle pas foot avec les femmes, c'est ma vision des choses. Qu'elles retournent à leurs casseroles »

(Bernard Lacombe, RMC le 25 mars 2013)

« Désolée je suis un vrai danger au volant, j'ai préféré laisser ma voiture ici ». « N'enlevez pas ma voiture... j'ai des hauts talons »

(Campagne publicitaire Renault, 2014)

Bien que depuis 1989 la loi prévoit l'enseignement de l'égalité hommes/femmes à l'école, et que depuis le 4 août 2014 la loi pour l'égalité entre les hommes et les femmes vise à combattre les inégalités dans les sphères privées, professionnelles, et publiques, il arrive que ces types de discours sexistes émergent dans des milieux aussi divers que le monde politique, du cinéma, du sport, ou de la publicité. Ces discours révèlent des croyances essentialistes des rôles des hommes et des femmes profondément ancrées dans notre société. De plus, ces discours et pensées ne semblent pas évoluer avec le temps puisque déjà Freud, lors de la première moitié du 20ème siècle, attribuait de façon essentialiste le rôle domestique et nourricier aux femmes et le rôle de pourvoyeur aux hommes. Ces différents rôles traditionnels attribués de façon stéréotypée aux hommes et aux femmes forment ainsi des repères qui sont au fondement de notre société et qui en constituent le principe organisateur. Le masculin et

toutes les caractéristiques qui y sont associées sont ainsi considérés comme supérieurs au féminin et ses caractéristiques (Héritier, 2005), ce qui crée une asymétrie entre les sexes. En effet les hommes sont par exemple socialement décrits comme dominants et les femmes comme soumises (Bem, 1974, 1981, 1993; Deaux & Lewis, 1983, 1984; Fontayne, Sarrazin, & Famose, 2000; Gana, 1995; Kelling, Zirkes, & Myerowitz, 1976; Pomerantz & Ruble, 1998; Spence & Buckner, 2000; Spence, Helmreich, & Holahan, 1979; Williams & Best, 1990), et ce qui relève du masculin, tant en termes de comportements que d'activités, ne relève surtout pas du féminin (Ayrat, 2011 ; Morin-Messabel & Ferrière, 2008).

La prégnance de ces stéréotypes peut avoir de lourdes conséquences puisque les femmes sont effectivement plus nombreuses à pratiquer des métiers et des activités associés de façon stéréotypée aux femmes (e.g., infirmière, danse) et les hommes à pratiquer des métiers et activités associés aux hommes (e.g., pilote, football) qui souvent donnent lieu à plus de responsabilités ou sont plus valorisés socialement. La prégnance de ces stéréotypes a également des conséquences en termes de représentation de ses propres compétences puisque les femmes « s'aventurant » dans des activités traditionnellement réservées aux hommes s'attribuent tout de même moins de compétences qu'eux (Marro & Vouillot, 1991). Ainsi, bien que la mixité se soit généralisée dans de nombreux domaines tels qu'à l'école depuis les années 1960, « (...) pour Mosconi (1994), la situation de mixité véhicule tout un curriculum caché qui, loin d'être neutre, est plutôt masculin neutre » (Morin-Messabel & Ferrière, 2008, p.13). Dans une société où la masculinité est valorisée, nous pouvons donc nous demander quelles sont les conséquences pour les femmes, tant en termes de représentation de leurs propres compétences que de comportements, d'une telle domination du masculin ? Cependant, les femmes ne sont pas les seules victimes de ces croyances stéréotypées. En effet, la prise de risques est de façon stéréotypée associée au masculin (Bem, 1981, 1983; Granié, 2013; Kelling et al., 1976) et les hommes représentent le plus haut risque démographique de mortalité précoce dans les pays développés (Kruger & Nesse, 2004). Les hommes sont plus enclins à prendre des risques, notamment des risques routiers, et cette surreprésentation des hommes dans les accidents de la route représente un problème de santé publique majeur.

«Tant qu'il y aura des hommes pour mourir sur la route, il faudra des femmes pour que ça change. 75 % des morts sur la route sont des hommes. Des hommes que nous connaissons, des hommes que nous aimons. Un mari, un compagnon, un fils, un père, un ami. La vitesse ne leur fait pas peur. La fatigue non plus. Et ce ne sont pas quelques verres au milieu du repas qui les empêchent de prendre la voiture. Ils conduisent bien. Ils maîtrisent. Ils le disent [...]. »

(Marie Desplechin, 2012. Texte de la campagne de Sécurité Routière « Le manifeste des femmes », mars 2012)

Cet extrait du manifeste des femmes réalisé dans le cadre d'une campagne de prévention de la sécurité routière traduit bien ce qui se passe dans l'activité de conduite automobile. En effet, bien que ce soient majoritairement les hommes qui meurent sur les routes de France et du monde (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013; World Health Organization, 2002), la compétence en termes de conduite automobile reste toujours associée aux hommes (Degraeve, Granié, Pravossoudovitch, & Lo Monaco, 2015; Granié & Papafava, 2011) et le proverbe le plus connu reste encore aujourd'hui « Femme au volant, mort au tournant ». Ainsi, la conduite automobile est toujours considérée comme une activité masculine et virile (Berger, 1986), inappropriée aux femmes (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). Pourtant, de par notamment l'évolution démographique et l'entrée des femmes dans le monde du travail, les femmes sont de plus en plus nombreuses à conduire et à être impliquées dans cette activité, par choix ou par nécessité pour le quotidien. N'ayant ainsi souvent pas d'autres choix que de pratiquer cette activité, qui ne leur est au départ pas destinée, nous pouvons nous demander quelles sont les conséquences sur les femmes, mais aussi sur les hommes, d'une telle association persistante entre homme, masculinité et conduite automobile ? Quelles sont les conséquences sur la perception qu'ont les hommes et les femmes de leurs propres compétences de conduite et sur leurs comportements de conduite, de penser que les hommes « maîtrisent » ? Quelles sont les conséquences sur la perception qu'ont les hommes et les femmes de leurs propres compétences de conduite et sur leurs comportements de conduite, de penser que « Femme au volant, mort au tournant » ?

C'est à ces différentes questions que ce travail de thèse tente d'apporter une contribution. Beaucoup d'études se sont pour l'instant intéressées à l'effet de certains facteurs psychologiques sur les comportements de conduite déclarés et effectifs et d'autres, bien moins nombreuses, se sont penchées sur le contenu des stéréotypes de sexe qui sont spécifiquement associés aux hommes et aux femmes au volant. Pour autant, aucune, à notre connaissance, ne s'est intéressée à l'influence de l'adhésion aux stéréotypes de sexes spécifiquement associés à la conduite automobile sur les comportements de conduite déclarés et effectifs, alors que, comme dans d'autres domaines d'activité, il est envisageable que ces croyances sur les rôles et les capacités « naturelles » de chaque sexe dans la conduite affectent les comportements des individus confrontés quotidiennement à ces croyances, depuis un âge très précoce.

Afin de tenter de répondre à cet objectif, ce document s'organisera en 7 chapitres.

Dans le chapitre 1, nous effectuerons une analyse rapide de diverses perspectives – biologique, évolutionniste, et psychosociale - actuellement utilisées pour expliquer les différences de sexe dans les comportements.

Dans le chapitre 2, nous nous emploierons ensuite à définir le concept de stéréotype et l'impact de ceux-ci à la fois lors de leur intériorisation et lors de leur saillance dans certaines situations particulières.

Dans le chapitre 3, nous nous pencherons ensuite plus particulièrement sur les stéréotypes de sexe, leurs fonctions, et leurs impacts.

Dans le chapitre 4 enfin, nous nous focaliserons sur l'activité de conduite automobile et notamment sur les facteurs pouvant expliquer la surreprésentation des hommes dans l'accidentologie routière.

Grâce à ces apports théoriques, nous présenterons, dans le chapitre 5, la problématique de cette thèse ainsi que les différentes hypothèses générales.

Le chapitre 6 sera consacré à la partie empirique de cette thèse et sera décomposé en deux axes. Dans le premier axe, nous présenterons les deux premières études dans lesquelles nous avons, dans un premier temps construit une mesure d'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite, et dans un deuxième temps, étudié les liens entre cette adhésion, les facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite et les comportements de conduite déclarés. Dans le deuxième axe, nous présenterons les deux dernières études de cette thèse dans lesquelles nous avons étudié le rôle de cette adhésion lors de tâches liées à la conduite automobile.

Dans le chapitre 7, la discussion générale, nous apporterons une synthèse et une explication aux différents résultats obtenus lors de ce travail de thèse, et reviendrons sur les limites de ce travail en proposant quelques perspectives.

CHAPITRE 1. Les diverses perspectives expliquant les différences de sexe

1. Les perspectives biologiques et évolutionnistes

1.1 La perspective biologique

1.1.1 Les différences génétiques

Les êtres humains, qu'ils soient hommes ou femmes, sont composés de quarante-six chromosomes : quarante-quatre appelés autosomes et deux appelés chromosomes sexuels. Les deux chromosomes sexuels des femmes sont des chromosomes longs nommés X, alors que les hommes possèdent un seul chromosome X et un chromosome incomplet nommé Y (Archer & Lloyd, 1985). Ainsi, au niveau chromosomique, seul le chromosome Y différencie les hommes des femmes. C'est pourquoi, afin d'étudier les différences de comportements entre hommes et femmes, les chercheurs se sont particulièrement intéressés au rôle que pouvait jouer ce chromosome Y. En effet, étant donné que ce chromosome n'est présent que chez les hommes, les caractéristiques déterminées uniquement par ce chromosome ne devraient se retrouver que chez eux (Owen Blakemore, Berenbaum, & Liben, 2009). Cependant, étant donné la difficulté à isoler les gènes pour les étudier indépendamment des autres facteurs, les chercheurs se sont concentrés sur les individus présentant des anomalies génétiques afin d'étudier le rôle du chromosome Y. Les chercheurs se sont par exemple intéressés aux individus présentant le syndrome d'insensibilité aux androgènes. Ces individus ont la particularité de présenter un caryotype (i.e., photographie de l'ensemble des chromosomes d'une cellule) XY mais, bien que possédant le matériel génétique masculin, leurs récepteurs aux androgènes dysfonctionnent, ce qui entraîne chez eux le développement d'un phénotype féminin (i.e., un corps de femme). De plus, au cours de leur développement ils sont élevés comme des femmes. Les études ont montré qu'en termes d'orientation sexuelle, de statut marital, de rôle de sexe, d'identité de genre¹, ces individus sont identiques aux femmes contrôles (Hines, Ahmed, & Hughes, 2003; Owen Blakemore et al., 2009; Wisniewski et al., 2000). Cela met donc en avant que le chromosome Y seul ne semble pas jouer de rôle majeur

¹ Ces termes seront définis au chapitre 3

dans les comportements différenciés des hommes et des femmes puisque ces individus sont similaires aux femmes XX alors qu'ils possèdent un chromosome Y.

Les chercheurs ont également voulu étudier les effets du chromosome X, notamment chez les femmes présentant un syndrome de Turner, c'est-à-dire celles ayant un chromosome X partiellement ou complètement absent. Ils ont ainsi pu montrer que ces femmes ont des habiletés cognitives, notamment en termes d'habileté spatiales et de compétences sociales, inférieures aux femmes ayant un caryotype normal XX (Ross, Roeltgen, & Zinn, 2006; Rovet, 1990). Cependant, ils concluent ne pas pouvoir s'assurer que ces différences sont dues uniquement au manque d'un chromosome X et non pas à d'autres facteurs tels que les hormones par exemple.

Les différentes études menées sur les différences chromosomiques entre hommes et femmes montrent des résultats non systématiques et peu concluants dans l'explication des comportements différenciés entre hommes et femmes. Ainsi, les gènes à eux seuls ne semblent pas expliquer les différences de comportements entre hommes et femmes et il semblerait que d'autres facteurs tels que les hormones soient impliqués.

1.1.2 Les différences hormonales

Chez les êtres humains, trois hormones sont impliquées dans le développement sexuel : la testostérone qui est la principale hormone sexuelle mâle générée par le chromosome Y, et les œstrogènes et la progestérone qui sont les principales hormones sexuelles femelles. Jusqu'à trois mois après la conception, l'être humain possède à la fois les canaux masculins et féminins, et c'est à ce moment-là que les hormones entrent en jeu dans la différenciation sexuelle. En effet vers trois mois les conduits masculins s'élargissent en présence de testostérone alors qu'en son absence ils dégénèrent et les conduits féminins s'élargissent (Goy & McEwan, 1980; Simpson, 1976, cités par Archer & Lloyd, 1985). Cette différence d'exposition à la testostérone entre les hommes et les femmes durant la vie prénatale aurait une influence sur la structure différente de leur cerveau (Bourgeois, 2008; Ravel, Chantot-Bastarud, & Siffroi, 2004) et sur le déclenchement de la puberté. De plus, certaines études mettent en évidence un effet de cette exposition sur les comportements adultes (Archer, 2006; Auyeung et al., 2009; Udry, 2000) et suggèrent notamment que les hormones ont une influence sur les habiletés cognitives, visuo-spatiales, verbales, les activités motrices et exploratoires, la sensibilité tactile, l'agressivité, la personnalité, et les centres d'intérêts des individus (Bourgeois, 2008).

Afin d'étudier de façon plus spécifique l'influence des hormones sur les comportements différenciés des hommes et des femmes, certains chercheurs se sont concentrés sur des individus présentant des taux anormaux de testostérone et notamment sur les hommes eunuques (i.e., castrés) et les femmes atteintes d'hyperplasie congénitale des surrénales². Ainsi, Trivers (1972) suggère que plusieurs effets indirects de la testostérone peuvent potentiellement expliquer la plus grande espérance de vie des hommes eunuques par rapport aux autres (Trivers, 1972, cité par Archer & Lloyd, 1985). Concernant les femmes atteintes d'hyperplasie surrénale congénitale, exposées très tôt durant leur vie prénatale à des niveaux relativement hauts d'androgènes, il a été montré que, comparées à leurs sœurs ne présentant pas ce syndrome, elles ont de plus grandes habiletés spatiales et ce dès l'enfance. Elles sont également plus agressives, moins fertiles, moins intéressées par les enfants et le fait de devenir mère. Pendant l'enfance, elles sont également plus intéressées par les jouets traditionnellement réservés aux garçons (Berenbaum & Resnick, 1997; Berenbaum & Snyder, 1995; Leveroni & Berenbaum, 1998; Money & Ehrhardt, 1972; Resnick, Berenbaum, Gottesman, & Bouchard, 1986). Une étude a croisé leurs taux de testostérone avec le niveau de masculinité et de féminité des individus, c'est-à-dire leur niveau de conformité aux caractéristiques qui sont associées, de façon stéréotypée, aux hommes et aux femmes dans une culture donnée (Hurtig, 1982) (voir chapitre 3). Elle a ainsi pu mettre en avant que les femmes ayant de hauts niveaux de masculinité sont celles qui ont un taux de testostérone plus important (Baucom, Besch, & Callahan, 1985).

Cependant, bien que les taux d'hormones et notamment de testostérone semblent expliquer les différences de comportements entre hommes et femmes, ces résultats, à l'instar de ceux concernant les différences génétiques, ne sont pas systématiques et sont donc à relativiser (Voracek, Pietschnig, Nader, & Stieger, 2011). Ainsi, un autre courant de recherche postule que ces comportements différenciés pourraient être le résultat des évolutions que l'espèce humaine a subi au cours du temps afin de pouvoir survivre aux changements : c'est la perspective évolutionniste.

² Dysfonctionnement des glandes surrénales sécrétant les hormones principalement mâles, ce qui entraîne une virilisation des organes génitaux externes chez les filles

1.2 La perspective évolutionniste

La perspective évolutionniste considère que les comportements humains sont le résultat de pressions adaptatives auxquelles nos ancêtres ont dû faire face et sous l'influence desquelles nos cerveaux et comportements ont évolué afin de survivre et de se reproduire dans un environnement changeant (Owen Blakemore et al., 2009). Mixer le matériel génétique de deux individus permet de créer une variation suffisante dans la descendance en produisant des individus génétiquement différents de leurs parents, contrairement à la reproduction asexuée, ce qui fournit un gros avantage à l'espèce en lui permettant d'accroître ses chances de survie afin de s'adapter au mieux à son environnement (Maynard Smith, 1971, cité par Archer & Lloyd, 1985).

Un courant de cette perspective explique donc le comportement différencié des hommes et des femmes par leurs différences en matière de capacité de reproduction. En effet, le fait que les femmes cessent plus tôt d'être fertiles et puissent n'avoir simultanément qu'un nombre limité d'enfants expliquerait le fait qu'elles recherchent le meilleur géniteur possible et qu'elles s'investissent de façon plus importante auprès de leurs enfants (Trivers, 1972). À l'inverse, le fait que le succès reproductif des hommes soit limité à la fois par leur capacité à fertiliser l'œuf et par le choix des femmes expliquerait qu'ils s'accouplent avec le plus de femmes possible afin de maximiser leurs chances de descendance, et qu'il existe une plus grande compétition entre les hommes afin d'être choisis par les femmes (Owen Blakemore et al., 2009; Trivers, 1972). Certains auteurs considèrent même que cette compétition a entraîné leur plus grande taille, force, musculature, et agressivité (Darwin, 1871) et qu'elle peut également expliquer leur plus grande mortalité (Trivers, 1972).

Un autre courant de cette perspective pour expliquer ces différences entre hommes et femmes provient de leurs rôles différenciés dans la recherche de nourriture lors de la préhistoire : les hommes étaient en charge de la chasse au gros gibier alors que les femmes étaient chargées de la cueillette. Ainsi, la chasse aurait permis à l'homme d'acquérir ses capacités physiques et comportementales, une plus grande habileté de rotation spatiale, une meilleure précision au lancer (Kolakowski & Malina, 1974). La cueillette expliquerait, quant à elle, la meilleure mémoire spatiale des femmes (Kolakowski & Malina, 1974). La chasse au gros gibier est souvent considérée comme le principal vecteur responsable de l'intelligence des individus d'aujourd'hui, d'une part par les nutriments qu'elle apporte avec la viande, et d'autre part par la nécessité de perspicacité et d'organisation qu'elle demande (Pinker, 2000; Washburn & Lancaster, 1968). La chasse étant valorisée par rapport à la cueillette, cela expliquerait la

place de dominant des hommes dans la société (Héritier, 2012; Tiger, 1970). Ces explications sont cependant à nuancer puisqu'il a été remarqué que la variabilité des habiletés comportementales et cognitives est plus importante entre les membres d'un même groupe qu'entre les deux groupes de sexe. Afin d'illustrer cela, Sarah Blaffer Hrdy (1981, p°5) écrit : « curieusement, peu d'anthropologistes se sont demandés pourquoi l'intelligence n'est jamais devenue liée au sexe ou pourquoi, si l'intelligence a évolué chez les hommes pour les aider à chasser, la nature devrait la gaspiller sur un sexe qui n'a jamais chassé » (Archer & Lloyd, 1985).

1.3 Limites des perspectives biologiques et évolutionnistes

Bien que les théories biologiques et évolutionnistes permettent d'expliquer en partie le comportement différencié des hommes et des femmes, leurs conclusions sont à relativiser du fait de l'inconsistance de leurs résultats et des difficultés méthodologiques qu'elles rencontrent (Ross et al., 2006; Rovet, 1990). En effet, les gènes étant très difficiles à étudier de façon isolée, notamment de l'influence de l'environnement, il est impossible d'affirmer que les différences observées sur les individus présentant une anomalie chromosomique sont uniquement dues à cette particularité génétique. Le même constat peut être fait sur les recherches étudiant les différences hormonales entre les hommes et les femmes puisqu'on ne peut pas s'assurer que ce sont effectivement les taux d'hormones qui sont totalement responsables de ces différences de comportements (Voracek et al., 2011). Enfin, la perspective évolutionniste est également remise en cause puisqu'on a pu observer concernant par exemple les fonctions cognitives supérieures, des différences individuelles plus importantes que les différences entre les deux groupes de sexe (Archer & Lloyd, 1985; Hrdy, 1981). Afin d'ajouter un élément de compréhension supplémentaire sur les comportements différenciés des hommes et des femmes, il semble donc important de prendre en compte le rôle joué par l'environnement et la culture. Dans la prochaine partie, nous nous attacherons à développer la façon avec laquelle, pour étudier les comportements différenciés des hommes et des femmes, les recherches sont passées de l'analyse des sexes, au sens biologique du terme, à l'analyse des rôles de sexe dictés par l'environnement social et la culture.

2. La perspective psychosociale

2.1 Passage du sexe au genre

Comme nous l'avons vu précédemment, les premiers travaux cherchant à comprendre les comportements différenciés entre hommes et femmes étaient basés sur des différences liées au sexe biologique défini comme les caractéristiques biologiques permettant de différencier les hommes et les femmes (Hurtig & Pichevin, 1986). Ces travaux servaient ainsi à justifier une certaine hiérarchie entre les sexes et notamment la place des femmes comme étant le groupe dominé dans notre société (Le Maner-Idrissi, 1997). Cependant, les contradictions entre les études portant sur de possibles explications chromosomiques, hormonales, ou morphologiques (Money & Ehrhardt, 1972) ainsi que l'évolution des rapports sociaux mettent en évidence la nécessité de prendre en compte les rôles associés à chaque sexe pour une meilleure compréhension des comportements différenciés entre hommes et femmes.

C'est ainsi que la prise en compte du genre dans la compréhension de ces comportements différenciés va faire son apparition dans les années 70. Le genre est considéré comme le versant psychologique du sexe. Il est défini comme représentant « les caractéristiques et traits culturellement considérés comme appropriés aux hommes ou aux femmes » (Eagly, 1987; Unger, 1979). Ce concept permet de poser une certaine indépendance entre le sexe biologique et le sexe psychologique et social. En effet, il insiste sur le caractère normatif des rôles de sexe définis socialement et culturellement et donc susceptibles d'évoluer en fonction des changements dans les rapports sociaux. Le concept de genre postule donc que le contexte social joue sur les perceptions et comportements des individus par l'intermédiaire des rôles de sexe.

L'analyse des comportements différenciés entre hommes et femmes est donc passée de la seule prise en compte de leurs différences biologiques à la prise en compte de l'aspect à la fois biologique et social du sexe. Le genre comprenant les stéréotypes de sexe, les attitudes, et les rôles sociaux assignés aux hommes et aux femmes, nous allons dorénavant chercher à comprendre quelles sont les relations entre le genre et les stéréotypes de sexe.

2.2 Liens entre genre et stéréotypes

Le genre, considéré comme le versant psychologique du sexe (Eagly, 1987; Unger, 1979) comprend à la fois les stéréotypes de sexe, les attitudes, et les rôles sociaux qui sont considérés comme appropriés aux hommes et aux femmes (Deaux & LaFrance, 1998).

Les stéréotypes de sexe sont définis comme « l'ensemble des conduites, attributs, et attitudes associés au concept de masculin et féminin dans une culture donnée » (Hurtig, 1982, p.288). Les rôles de sexe en sont le produit, et déterminent ensuite quels sont les comportements et attitudes qui sont considérés comme étant appropriés pour l'individu et attendus de lui en fonction de son groupe de sexe (Basow, 1992; Golombok & Fivush, 1994). Ainsi les individus sont poussés à s'y conformer pour ne pas risquer la stigmatisation et la mise à l'écart par les deux groupes de sexe (Basow, 1992). Le niveau d'appropriation de l'individu des caractéristiques qui lui sont assignées et du sentiment d'appartenir à un sexe représentent ainsi l'identité sexuée de l'individu (Le Maner-Idrissi, 1997) qui fait l'articulation entre les aspects biologiques et sociaux du sexe (Chiland, 1995).

Afin d'étudier l'influence du genre sur les comportements différenciés entre hommes et femmes, il a d'abord fallu que des recherches déterminent ce qui définit la masculinité et la féminité au niveau social. Ainsi, nous allons dans la prochaine partie, aborder le contenu de ces croyances.

2.3 Les caractéristiques du genre

Afin d'étudier quels sont les effets de la masculinité et de la féminité sur les comportements différenciés des hommes et des femmes, les études ont dans un premier temps cherché à définir les caractéristiques qui sont attachées à chacune de ces dimensions. Il a été mis en évidence que, bien qu'ils soient inscrits dans une culture donnée, il semblerait qu'un certain nombre de ces stéréotypes soient relativement universels (Williams & Best, 1982, 1990).

Les études ont mis en avant que, de manière générale, les hommes sont perçus comme compétents d'un point de vue instrumental, détenant des aptitudes naturelles au commandement, étant autoritaires, sûrs d'eux, directifs, ambitieux, énergiques, compétitifs, responsables, résolus, autonomes, indépendants, dominateurs, agressifs, impatients, aventureux, et preneurs de risques (Bem, 1974, 1981, 1993; Deaux & Lewis, 1983, 1984; Fontayne, Sarrazin, & Famose, 2000; Gana, 1995; Kelling et al., 1976; Pomerantz & Ruble, 1998; Spence & Buckner, 2000; Spence et al., 1979; Williams & Best, 1990). Les femmes quant à elles sont perçues comme émotionnellement expressives, sensibles, émotives, compréhensives, amicales, désintéressées, sensibles aux besoins des autres, bienveillantes, compatissantes, chaleureuses, tendres, douces, inconstantes, vulnérables, dociles, et soumises (Bem, 1974, 1981, 1993; Deaux & Lewis, 1983, 1984; Fontayne et al., 2000; Gana, 1995;

Kelling et al., 1976; Pomerantz & Ruble, 1998; Spence & Buckner, 2000; Spence et al., 1979; Williams & Best, 1990).

Ces stéréotypes définissant les rôles de sexe (Golombok & Fivush, 1994), les attentes ne sont pas les mêmes pour les hommes et les femmes concernant plusieurs critères tels que leurs comportements, attitudes, apparence physique, centres d'intérêts, choix de carrière, ou relations sociales par exemple (Ashmore, Del Boca, & Wohlers, 1986; Deaux & Lewis, 1983). C'est ainsi que l'on s'attend à ce que les femmes soient petites, jolies, créatives, avec de bonnes aptitudes verbales, et qu'elles travaillent en tant qu'infirmières, enseignantes, ou dans le milieu paramédical, alors que l'on s'attend à ce que les hommes soient forts, musclés, grands, avec la voie grave, les épaules larges, les cheveux courts, qu'ils aient de bonnes capacités analytiques et qu'ils exercent des métiers tels que charpentiers ou pilotes (Cejka & Eagly, 1999; Deaux & Lewis, 1984; Glick, Wilk, & Perreault, 1995; Swim, 1994).

2.4 L'évolution de l'étude du genre

Dans un premier temps la masculinité et la féminité ont tout d'abord été considérées par les chercheurs comme deux dimensions indépendantes d'un même continuum (Deaux & LaFrance, 1998; Terman & Miles, 1936). En d'autres mots, les individus étaient considérés soit comme masculins soit comme féminins mais pas les deux à la fois. Sandra Bem (1974) a introduit le concept d'androgynie psychologique dans ce champ de recherche, en postulant que la masculinité et la féminité étaient deux dimensions indépendantes et qu'un individu pouvait endosser à la fois les caractéristiques masculines et féminines (ou aucune d'elles, ce qu'elle nomme les individus indifférenciés). En ce sens, elle a construit le Bem Sex Roles Inventory (BSRI; Bem, 1974) qui est un questionnaire auto-évaluatif comprenant des caractéristiques associées de façon stéréotypée aux hommes et aux femmes américains dans les années 70. Ainsi, les individus doivent indiquer pour chaque caractéristique dans quelle mesure ils pensent qu'elle les décrit. Bien que créé dans les années 70 aux Etats-Unis, cet outil présente des caractéristiques qui semblent toujours actuellement associées de façon différenciée aux hommes et aux femmes, et ce dans de nombreuses cultures (Auster & Ohm, 2000). Ce questionnaire a été adapté aux sociétés européennes et notamment à la société française, au travers de la validation de plusieurs versions françaises de cet outil (Fontayne et al., 2000; Gana, 1995). L'introduction du genre dans l'étude des comportements différenciés entre hommes et femmes a mis en évidence une indépendance entre le sexe biologique, la masculinité, et la féminité. En effet, les différences intrasexes en termes de

masculinité/féminité se sont révélées plus importantes que les différences intersexes (Bem, 1974; Spence & Helmreich, 1980). Ainsi, dans la prochaine partie nous verrons la façon dont la prise en compte du concept de genre a permis d'apporter une compréhension supplémentaire des comportements différenciés des hommes et des femmes dans plusieurs domaines d'activités.

2.5 Le genre dans l'étude des comportements différenciés entre hommes et femmes

Beaucoup d'études se sont intéressées à l'effet de la conformité aux caractéristiques relevant de la masculinité et de la féminité sur les comportements différenciés des hommes et des femmes. Ces études ont d'abord considéré le genre comme une variable de personnalité stable dans le temps et selon les situations (Bem, 1974, 1981). Elles ont été menées sur des activités très variées, telles que l'implication dans le domaine politique (Rinfret, Tougas, Laplante, & Beaton, 2014), le domaine sportif (Cazenave, Le Scanff, & Woodman, 2007; Marsh & Jackson, 1986) ou le domaine mathématique (Nosek, Banaji, & Greenwald, 2002), mais aussi sur les comportements à risques dans le domaine de la santé (Mahalik, Burns, & Syzdek, 2007; Murnen & Smolak, 1997), et plus récemment dans le domaine routier (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005b; Sibley & Harré, 2009). Ces études ont pu mettre en évidence une relation entre la masculinité des hommes et leurs comportements de santé autorapportés : plus ils sont masculins et plus ils déclarent de comportements de santé à risques tels que l'abus d'alcool, le tabagisme, et le non port de la ceinture de sécurité au volant (Mahalik et al., 2007). Cependant, la masculinité est aussi négativement associée aux troubles du comportement alimentaire (boulimie et anorexie) alors que la féminité l'est positivement (Murnen & Smolak, 1997). Les études ont également montré que l'identité sportive est positivement corrélée à la masculinité et négativement à la féminité. Ainsi, les femmes sportives rapportent de plus hauts niveaux de masculinité que leurs homologues non-sportives mais ne diffèrent pas dans leurs scores de féminité (Marsh & Jackson, 1986). Les femmes masculines sont également celles qui pratiquent le plus de sports à risques pour leurs loisirs (Cazenave et al., 2007). Concernant les comportements routiers, il a été mis en évidence que la masculinité prédit positivement le nombre d'accidents et de violations alors que la féminité prédit les comportements positifs au volant et inhibe les violations (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005b; Sibley & Harré, 2009). De manière générale, la masculinité est ainsi associée à plus de comportements à risques dans des domaines variés d'activités (Raithel, 2003) et cela

ne se limite pas aux adultes puisque ce lien est observé dès l'enfance (Granié, 2010). Enfin, il a été mis en évidence que les groupes ayant un statut hiérarchique supérieur ont des scores de masculinité et d'androgynie significativement plus élevés que les autres groupes quel que soit le secteur d'activité (Durand-Delvigne, 1995).

Cependant, un autre courant de recherche ne considère pas le genre des individus comme une variable de personnalité stable mais comme l'appartenance à une catégorie sociale, dont la prégnance varie en fonction du contexte (Deaux & LaFrance, 1998; Deaux & Major, 1987; Maccoby, 1990). Ici, les différences de sexe proviendraient d'une catégorisation sociale des individus comme étant masculins ou féminins. La prise de risques étant associée au masculin (Bem, 1981, 1993; Kelling et al., 1976), Ronay et Kim (2006) ont remarqué que les hommes placés dans un contexte où ils sont en compagnie d'autres hommes prennent des décisions plus risquées. De plus, Schmidt Mast et ses collaborateurs (2008) ont montré que, lors d'une tâche de conduite automobile sur simulateur de conduite, l'induction d'un contexte masculin par l'évocation lors de la tâche d'adjectifs associés à la masculinité (e.g., père, costume, force) résultait en une augmentation de la vitesse de conduite. L'adoption de comportements typiquement masculins, comme les comportements de santé dangereux par exemple, permet aux hommes, en répondant aux attentes sociales liées à leur appartenance au groupe de sexe masculin, d'asseoir un peu plus leur masculinité et ainsi, entre autres, de s'intégrer dans leur groupe de pairs (Courtenay, 2000).

Le genre en tant que variable de personnalité et catégorie sociale permet ainsi un apport supplémentaire dans la compréhension des comportements différenciés entre hommes et femmes et lie notamment la masculinité à une prise de risques accrue dans des domaines d'activités variés.

En résumé, les études cherchant à comprendre les comportements différenciés des hommes et des femmes se sont, dans un premier temps, intéressées aux différences biologiques entre les hommes et les femmes et à leurs différentes adaptations face aux évolutions sociétales. Dans un deuxième temps, elles y ont intégré une perspective psychosociale, en prenant en compte les attentes sociales liées au sexe des individus et la réponse des individus à ces attentes sociales : le genre. Le genre est considéré comme le versant psychologique et social du sexe (Eagly, 1987; Unger, 1979) et repose sur les stéréotypes de sexe. Ainsi, dans la suite de cette thèse, nous allons nous intéresser à définir les stéréotypes, comprendre la manière dont ils se perpétuent à travers le temps, leurs fonctions et leurs impacts sur les individus. Nous nous centrerons ensuite sur les stéréotypes de sexe puis plus particulièrement sur les stéréotypes de sexe qui sont spécifiques à l'activité automobile afin de comprendre les comportements différenciés des hommes et des femmes lors de la conduite automobile.

CHAPITRE 2. Les stéréotypes

1. Définition, caractéristiques et fonctions

1.1 Définition

Etymologiquement, le terme stéréotype, du grec « stereos »: solide et « tupos »: empreinte, prend sa source dans le domaine de l'imprimerie pour désigner une plaque gravée en relief destinée à produire un cliché typographique. C'est en 1922 que le journaliste Walter Lippman utilise ce terme pour la première fois afin de rendre compte de la nécessité des individus à simplifier un environnement trop complexe. Ainsi, il décrit un processus cognitif de catégorisation servant à regrouper les individus grâce à des représentations simplifiées et globalisantes de leurs caractéristiques et parle alors « d'images dans nos têtes ». Allport (1954), bien que considérant, tout comme Lippman, les stéréotypes comme nécessaires pour simplifier un environnement trop complexe, nuance cette définition en différenciant stéréotype et catégorisation: « un stéréotype n'est pas identique à une catégorie; c'est une idée fixe qui accompagne une catégorie. Par exemple la catégorie « Noir » (« Negro ») peut être gardée à l'esprit comme un concept neutre, factuel, non évaluatif, s'appliquant juste à l'éventail racial. Le stéréotype entre en action quand, et seulement si, la catégorie est chargée avec des « images » et des jugements sur l'homme Noir, comme musicien, paresseux, superstitieux, etc. Le stéréotype n'est pas en lui-même le cœur du concept. Il opère cependant d'une manière telle qu'il empêche une pensée différenciée sur le concept » (Allport, 1954, p.187). Pour lui, les stéréotypes sont des croyances exagérées, rigides, et forcément négatives à propos d'une catégorie. Cependant, cette dimension systématiquement négative des stéréotypes ne se retrouve pas chez tous les auteurs. En effet, les stéréotypes sont ensuite définis par Mackie (1973) comme « des croyances populaires concernant les attributs qui caractérisent une catégorie sociale à propos desquelles il existe un accord substantiel » puis par Leyens, Yzerbyt, et Schadron (1996, p.24) comme des « croyances partagées concernant les caractéristiques personnelles, généralement des traits de personnalité, mais souvent aussi des comportements, d'un groupe de personnes ».

Le stéréotype se définit par différentes caractéristiques et différentes fonctions.

1.2 Caractéristiques

Selon Maisonneuve (1985), un stéréotype comporte cinq caractéristiques :

- L'uniformité : en tant que tels, les stéréotypes n'existent que lorsqu'ils sont largement répandus à l'intérieur d'un groupe ou d'une population.
- La simplicité : les images et les caractérisations évoquées d'emblée par les stéréotypes verbaux sont assez pauvres et s'expriment généralement sous forme d'adjectifs associés à un mot inducteur.
- La prégnance : le degré d'adhésion au stéréotype peut varier notablement selon les individus, depuis l'adhésion verbale superficielle, jusqu'à l'adhésion profonde qui intègre le stéréotype au système de valeur et de conduite des sujets.
- Le ton affectif : les stéréotypes ne sont jamais « neutres » ni purement descriptifs, ils comportent toujours un caractère plus ou moins favorable ou défavorable.
- Le contenu : il concerne des traits et des indicateurs sommaires, parfois disparates, relevant du domaine physique, moral, ou les deux, mais toujours localisés et attribués comme traits distinctifs permettant de repérer et de qualifier leurs supports.

1.3 Fonctions

Par ailleurs, les personnes adhérant à un stéréotype concernant une catégorie d'individus considèrent que ce stéréotype est une réalité et non une croyance (Mostafa, 2013). Ils conçoivent le contenu du stéréotype comme définissant fondamentalement les membres du groupe cible. Les stéréotypes permettent ainsi de légitimer le comportement des individus par leur appartenance à un groupe sans prendre en compte les disparités individuelles. En servant de raccourcis cognitifs, les stéréotypes ont donc une fonction socio-cognitive mais ils ont aussi une fonction socio-affective puisqu'ils sont marqués par une tonalité affective.

1.3.1 La fonction sociocognitive des stéréotypes

Chaque jour, l'individu doit faire face à un flux permanent d'informations provenant de son environnement. Il lui est donc nécessaire de regrouper ces informations par catégories afin de pouvoir les traiter de façon efficiente. Ainsi l'individu simplifie son environnement et peut fonctionner efficacement avec le monde qui l'entoure (Yzerbyt & Schadron, 1996). Cette catégorisation des individus et des objets permet de faciliter la réaction et l'action des individus face à la nouveauté. Prenons l'exemple d'un individu se trouvant face à un nouvel

objet comportant quatre pieds et une surface pour s'asseoir. Il classera l'objet dans la catégorie siège et saura ainsi comment l'utiliser. De la même façon, les stéréotypes servent à diminuer le coût cognitif du traitement de l'information qui serait trop important si l'individu avait à traiter chaque information au cas par cas, ce qui lui permet de fonctionner efficacement avec son environnement.

De par cette catégorisation simplifiée des informations, les stéréotypes servent à situer autrui ou des groupes d'individus en différenciant également le groupe d'appartenance (endogroupe) de l'autre groupe (exogroupe) (Lippmann, 1922; Tajfel, 1972; Yzerbyt & Schadron, 1996). Cependant, les stéréotypes en deviennent une construction subjective de la réalité puisqu'ils accentuent les ressemblances entre les membres d'un groupe en même temps que les différences entre les groupes (Salès-Wuillemin, 2006; Tajfel & Wilkes, 1963). Ce renforcement de l'identité sociale permet ainsi le maintien de la cohésion des membres d'un groupe ainsi que la rationalisation, l'antipathie, ou la sympathie à l'égard des membres de l'autre groupe (Doraï, 1988; Maisonneuve, 1985).

1.3.2 La fonction socio-affective des stéréotypes

Le stéréotype évitant aux individus d'avoir à réfléchir à chaque aspect de la réalité a également une fonction socio-affective puisqu'il est affectivement chargé en sentiments. Un stéréotype n'est jamais neutre ou purement descriptif, il est affectivement marqué de manière favorable ou défavorable à l'égard du groupe visé (Lippmann, 1922; Maisonneuve, 1985). Les stéréotypes, hautement chargés en sentiments, permettent ainsi de maintenir la cohésion, les valeurs et les traditions partagées par les membres d'un même groupe, en se positionnant face à l'autre groupe, ce qui leur procure un sentiment de sécurité (Doraï, 1988; Lippmann, 1922; Maisonneuve, 1985). Les stéréotypes négatifs attribués à un groupe sont en général compensés par des stéréotypes positifs complémentaires qui sont la plupart du temps moins valorisés socialement. Les femmes par exemple sont qualifiées d'incompétentes dans les domaines scientifiques et techniques (Guimond & Roussel, 2001; Jacobs & Eccles, 1992; Schmader, Johns, & Barquissau, 2004) mais cela est compensé par leur prétendue plus grande compétence dans les domaines relationnels et artistiques (Bem, 1981; Guimond & Roussel, 2001), moins valorisé socialement (Morin-Messabel & Ferrière, 2008). Cet équilibre entre stéréotypes positifs et stéréotypes négatifs attribués à un même groupe permet de ne pas risquer de bousculer l'ordre social, puisque l'on reconnaît des qualités aux groupes

défavorisés, même si elles sont moins socialement valorisées. Les stéréotypes servent ainsi à légitimer les inégalités sociales.

1.3.3 La dimension explicative des stéréotypes

De par leurs caractères simplificateurs, consensuels, et affectifs, les stéréotypes ont également une fonction explicative du comportement. En effet, ils permettent le plus souvent de faciliter et raccourcir l'évaluation du comportement d'autrui, dans une perspective essentialiste. C'est ainsi que les stéréotypes servent à justifier le comportement des individus par leur essence, leur nature, sans prendre en compte leurs disparités individuelles (Heyman & Giles, 2006; Prentice & Miller, 2006). L'utilisation des stéréotypes amène donc l'individu à juger autrui en lui faisant perdre sa spécificité individuelle au détriment des caractéristiques du groupe dans lequel il a été catégorisé. Les stéréotypes servent notamment à juger un individu à propos de ses capacités intellectuelles, physiques, et comportementales.

Pour résumer, le stéréotype peut être défini comme une représentation cognitive, affectivement valencée et socialement partagée attribuée à une catégorie sociale. Son rôle final est ainsi d'expliquer le comportement d'un individu en se basant sur les caractéristiques propres à son groupe, sans prendre en compte ses caractéristiques individuelles. Afin de comprendre comment de telles simplifications peuvent être si consensuelles, affectives et résistantes aux expériences, il est important de comprendre la façon dont ces stéréotypes sont diffusés dans la société et transmis à travers les générations.

2. La diffusion des stéréotypes

Les stéréotypes ne sont pas uniquement le fait de notre expérience personnelle. Ils sont, au même titre que les normes et les valeurs, fonctions des groupes dont nous faisons partie: « les stéréotypes et les préjugés font partie de notre héritage culturel, ils sont transmis par notre culture au même titre que les normes, les habitudes, et façons de faire que l'on partage avec les autres » (Defeyt, Bazier, & Mercier, 2010, p. 15). Ainsi, la famille, les pairs, et les médias sont les principales sources de socialisation et vecteurs de stéréotypes.

L'enfant observe dès son plus jeune âge, au travers de nombreuses stimulations, les diverses croyances, attitudes, et comportements véhiculés par ses parents et ses pairs. C'est ainsi qu'il les apprend très tôt pour éventuellement les reproduire. Par exemple, le sexe est la première des trois catégories sociales (avec l'âge et la « race ») à être apprise chez l'enfant (Mackie, Hamilton, Susskind, & Rosselli, 1996). Ainsi, l'enfant est capable de catégoriser les hommes et les femmes sur la base de leur apparence physique dès l'âge de douze mois, et de reconnaître les activités qui leurs sont dévolues dès dix-huit mois (Poulin-Dubois & Serbin, 2006). Les médias (publicité, émissions de télévision, films, etc ...) ne sont pas non plus en reste dans la diffusion des stéréotypes. La publicité est en effet un des agents de socialisation les plus puissants de l'ère moderne, en véhiculant des messages idéologiques définissant les individus, les groupes, et les relations sociales (Descarries, 2009; Kilbourne, 2000). Mais les stéréotypes les plus ancrés dans les médias restent certainement les stéréotypes de sexe. En effet, les trois quarts des rôles à la télévision sont tenus par des hommes (Gerbner, Gross, Morgan, & Signorielli, 1986), et les femmes y sont souvent représentées dans des positions d'infériorité, de disponibilité, et de soumission (Descarries, 2009). Ces stéréotypes sont utilisés par les publicistes afin d'attirer les adolescents : ils recourent à l'image corporelle et l'hypersexualisation pour les filles, alors qu'ils mettent en avant les qualités de super héros telles que la force physique et les attitudes rebelles pour les garçons (Descarries, 2009). L'utilisation de ces stéréotypes n'est pas sans conséquence sur les individus. En effet, les études montrent que les enfants qui regardent le plus la télévision sont ceux qui développent le plus de stéréotypes de sexe (Greenfield & Retschitzki, 1999; Signorielli & Lears, 1992), tant à propos des activités que des qualités personnelles, et ils impactent notamment les filles qui se trouvent moins jolies et sont moins satisfaites de leur poids (CEFA, 2009). De plus, des femmes ayant visionné des publicités dans lesquelles les rôles traditionnels féminins et masculins étaient inversés, expriment de plus hautes aspirations professionnelles pour les dix ans à venir, sont moins conformistes, et ont plus d'assurance que celles ayant visionné ces publicités avec des rôles de sexe stéréotypés (Geis, Brown, Jennings, & Porter, 1984; Jennings, Geis, & Brown, 1980).

De par cette dissémination massive des stéréotypes dans la socialisation de l'enfant dès son plus jeune âge, les stéréotypes concernant les différents groupes sont généralement connus de tous. Selon l'hypothèse du modèle de dissociation de Devine (1989), cette connaissance d'un stéréotype précède l'éventuelle adhésion à celui-ci. De plus, l'adhésion à un stéréotype diffère de la conformité au stéréotype. L'adhésion restant au niveau de la pensée alors que la

conformité relève d'une modification du comportement de l'individu, il nous paraît nécessaire de définir ces deux termes afin de bien les différencier.

3. Distinction entre adhésion et conformité aux stéréotypes

3.1 L'adhésion aux stéréotypes

L'adhésion à un stéréotype n'est pas systématique. Elle représente le fait d'approuver les idées qui sont répandues à propos d'un groupe dans la société. Au-delà de la connaissance des stéréotypes véhiculés par la société, l'adhésion consiste dans l'approbation et l'utilisation de ces stéréotypes (Devine, 1989). C'est le fait de penser que la caractéristique attribuée à un groupe est commune à tous les individus du groupe visé, quelle que soit leur identité individuelle. Lors d'enquêtes, l'adhésion à un stéréotype se mesure avec des questions de type: « personnellement, je pense que... ». Une origine cognitive et une origine socioculturelle sont ainsi mises en avant pour expliquer le processus d'adhésion à un stéréotype.

L'adhésion à un stéréotype a d'abord une origine cognitive, qui est liée à la fonction socio-cognitive des stéréotypes: le fait d'adhérer à un stéréotype permettrait à un individu de schématiser et catégoriser le flux d'informations permanent qui lui arrive afin d'appréhender de façon simplifiée le monde qui l'entoure (Salès-Wuillemin, 2006). Ainsi, le stéréotype facilite le traitement de l'information et l'individu construit une réalité simplifiée. Cependant, de telles simplifications entraînent une distorsion de la réalité qui en devient subjective. L'adhésion à un stéréotype a également une origine socioculturelle, axée sur le processus de socialisation. Les stéréotypes sont transmis au cours du temps par notre héritage culturel, au même titre que les valeurs morales. Ainsi, la socialisation, en véhiculant des stéréotypes et en transmettant des attentes d'adhésion à ces stéréotypes, transmet et renforce notre appartenance à certains groupes sociaux (Lippmann, 1922; Tajfel, 1972; Yzerbyt & Schadron, 1996) et influencent nos pensées, attitudes, et comportements (Allport, 1954; Fisher, 1987). Les stéréotypes sont en effet présents en permanence dans notre environnement (école, famille, amis, médias, etc...) ce qui contribue à leur diffusion au fil du temps.

3.2 La conformité aux stéréotypes

La conformité à un stéréotype est définie comme la modification du comportement de l'individu dans le but de répondre aux pressions d'un groupe et de se mettre en accord en adoptant les normes qui lui sont proposées ou imposées (Fisher, 1987). La peur de la

déviance et de l'exclusion du groupe auquel l'individu appartient dans le cas où il annoncerait une position différente des autres individus du groupe est le moteur de la conformité au stéréotype. Ils sont ainsi particulièrement puissants lorsqu'il s'agit de modifier la réalité d'un individu, et spécialement quand les mêmes attentes sont partagées par beaucoup d'individus (Sharot, 2012). C'est ainsi que les membres du groupe visé par le stéréotype nourrissent ce stéréotype qui finalement s'auto-entretient. Dans son livre, Sharot (2012) donne un exemple illustrant l'évolution comportementale suite à la conformité à un stéréotype, le cas de Jane Elliot. Cette institutrice de l'Iowa dont la classe n'était composée que d'enfants blancs voulut, au lendemain de l'assassinat de Martin Luther King, faire ressentir à ces élèves les conséquences, pour les victimes, de la discrimination raciale. Pour cela, elle déclara dans un premier temps que les enfants aux yeux marron étaient supérieurs aux enfants aux yeux bleus et qu'ils ne devaient donc pas communiquer avec ces derniers. Jane Elliot constata immédiatement un changement de comportement et de capacités de ses élèves : les enfants aux yeux marron se montraient plus sûrs d'eux et leurs capacités en lecture et en écriture s'amélioraient, alors qu'à l'inverse, les enfants aux yeux bleus devenaient plus craintifs et leurs capacités se détérioraient. Le lendemain, elle inversa les rôles et pu observer une inversion des comportements et capacités. Un contrôle d'orthographe effectué lors de chacun de ces deux jours montra que les enfants obtenaient de meilleurs résultats quand leur groupe était déclaré supérieur.

Après avoir différencié adhésion et conformité à un stéréotype, il nous paraît important de bien distinguer la notion de stéréotype d'autres notions utilisées dans la littérature scientifique telles que la catégorisation sociale, la représentation sociale et le préjugé.

4. Relations entre différentes notions

4.1 Stéréotype et catégorisation sociale

Selon Tajfel (1972), la catégorisation sociale représente un système d'orientation créant et définissant la place particulière d'un individu dans une société. Elle est une activité mentale consistant à organiser les informations de l'environnement par catégories hiérarchisées qui sont représentées par un élément type (âge, sexe, religion, etc...). La différence entre la catégorisation sociale et les stéréotypes est que ces derniers représentent l'idée accompagnant la catégorie (e.g., les femmes - catégorie sociale - sont douées pour les domaines artistiques et littéraires, les hommes - catégorie sociale - sont doués pour les domaines scientifiques et

mathématiques). La catégorisation sociale permet ainsi à l'individu de connaître les différents groupes sociaux auxquels il appartient, et ceux auxquels il n'appartient pas afin de pouvoir se situer dans la société (Licata, 2007).

4.2 Stéréotype et représentation sociale

Selon Flament, (1994, p°37) les représentations sociales sont « un ensemble organisé de cognitions relatives à un objet, partagé par les membres d'une population homogène par rapport à cet objet ». Selon la théorie du noyau central développé par Abric (1993), une représentation sociale serait composée d'un noyau central constitué de trois types d'éléments : les opinions, les attitudes, et les stéréotypes (Moscovici, 1976), et d'éléments périphériques permettant une flexibilité dans la représentation. Maisonneuve (1985) souligne la différence entre la notion de représentation sociale et celle de stéréotype : la représentation sociale représente un « univers d'opinions » alors que le stéréotype est la « cristallisation d'un élément », c'est-à-dire un indicateur ponctuel de la représentation sociale.

4.3 Stéréotype et préjugé

En général, les préjugés sont fondés sur les stéréotypes, mais tous les stéréotypes ne sont pas nécessairement des préjugés. Le stéréotype est défini comme une idée fixe, rigide, accompagnant une catégorie, et qui est affectivement valencé (Allport, 1954; Lippmann, 1922; Maisonneuve, 1985). Le préjugé revêt quant à lui une dimension évaluative, majoritairement négative, à l'égard d'un groupe d'individus par rapport à son propre groupe d'appartenance. Un préjugé est donc un jugement porté sur les autres avant de les connaître (Godefroid, 2001). A la dimension cognitive du stéréotype, il faut donc ajouter une dimension comportementale au préjugé. Le stéréotype et le préjugé sont ainsi différents mais liés puisque le préjugé est l'attitude qui découle du stéréotype descriptif, dans le but d'établir une différenciation sociale (Allport, 1954; Fisher, 1987).

Après avoir décrit la notion de stéréotype, nous verrons dans la prochaine partie de quelle manière les stéréotypes peuvent influencer nos comportements et performances à la lumière du phénomène de menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995). Nous définirons l'effet de menace du stéréotype ainsi que ses principales caractéristiques, puis nous étudierons son

impact comportemental et psychologique sur les individus et les facteurs pouvant moduler cet effet.

5. L'impact des stéréotypes

Les stéréotypes, de par leur omniprésence tout au long de la socialisation, peuvent avoir un impact fort sur les individus appartenant aux groupes faisant l'objet de stéréotypes, tant sur le plan psychologique que sur le plan comportemental. Cet impact peut agir de deux manières. L'individu peut intérioriser le stéréotype et penser qu'il représente la réalité à propos de ses propres compétences (Allport, 1954), et la saillance des stéréotypes dans certaines situations évaluatives peut affecter la performance des individus, alors mêmes que ceux-là n'y adhèrent pas nécessairement : c'est le phénomène de menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995).

5.1 L'intériorisation des stéréotypes

Tout au long de leur socialisation, les individus faisant partie d'un groupe social stigmatisé, sont confrontés aux stéréotypes les concernant. Le cumul de ces pressions à se conformer aux stéréotypes peut amener l'individu à intérioriser le stéréotype relatif à son groupe, ce qui n'est pas sans conséquence (Bonnot, Neuville, & Rastoul-Migne, 2012) comme nous allons le décrire ci-dessous.

5.1.1 Le sentiment de compétence

La compétence perçue est définie comme la « croyance en ses propres capacités à produire les comportements requis pour atteindre un type de performance donné » (Bandura, 1986 p° 391) et le sentiment de compétence se construit principalement sur les expériences vécues par les individus au cours de leur socialisation. Dans le domaine académique par exemple, Marro et Vouillot (1991) ont montré que même les filles choisissant une filière scientifique s'attribuent moins de compétences dans ce domaine que les garçons ayant choisi la même filière. Dans le domaine professionnel, Vinsonneau (1996) a mis en avant que les Maghrébins en France semblent se qualifier eux-mêmes comme étant incompetents au travail. Dans le domaine sportif, le même pattern de résultats a été montré. En effet, lorsque des élèves pratiquent une activité sportive conforme à leur sexe (i.e., quand leur activité va dans le sens du stéréotype qui lui est associée), ils se sentent plus compétents que lorsqu'elle n'est pas conforme à leur

sexe (Chalabaev & Sarrazin, 2009). Le sentiment de compétence étant le déterminant essentiel de l'intérêt pour un domaine d'activité (Cosnefroy, 2007), le sentiment de compétence que les individus ont intériorisé au cours de leur socialisation a une grande influence sur les efforts et les choix qu'ils effectuent.

5.1.2 La diminution de l'effort

La confrontation répétée au stéréotype peut s'avérer comparable, pour certains individus, à l'apprentissage de l'échec (Smith, 2004). En effet, les stéréotypes sont tellement ancrés dans la société que l'individu qui est la cible d'un stéréotype a conscience qu'une amélioration de ses performances serait inutile pour changer une telle représentation de son groupe. Quel serait donc l'intérêt pour lui de faire des efforts en vue d'améliorer ses performances? Une telle baisse de motivation couplée à de faibles performances peut provoquer dans le temps un désengagement croissant du domaine et orienter ses choix d'activités. Cette question de l'influence des stéréotypes sur le choix des activités des individus ayant surtout été abordée dans la littérature relative aux stéréotypes de sexe, nous développerons ce point dans le chapitre 3, concernant les stéréotypes de sexe.

5.2 La menace du stéréotype

La menace du stéréotype est un phénomène qui a été mis à jour en 1995 par Steele et Aronson (Steele & Aronson, 1995). C'est un courant de recherche en psychologie qui s'est beaucoup développé depuis ces dernières années. Il concerne l'étude de l'effet des stéréotypes sur le comportement des individus via les attentes que ces stéréotypes produisent.

5.2.1 Définition

La menace du stéréotype repose sur l'hypothèse que, lorsqu'il est rendu saillant, le stéréotype ciblant un groupe aura un effet direct sur les performances des membres du groupe lors de la tâche évaluative correspondante (Leyens, Désert, Croizet, & Darcis, 2000; Steele & Aronson, 1995). La menace du stéréotype est donc contextuelle, situationnelle, puisqu'elle intervient uniquement lorsque la situation évaluative correspond à l'objet du stéréotype. Bien que quelques auteurs se soient intéressés à l'effet de menace face à un stéréotype positif (Brown & Josephs, 1999; Cheryan & Bodenhausen, 2000), la majeure partie des recherches portent sur cet effet face à un stéréotype négatif. La menace du stéréotype correspond ainsi à la

diminution des performances dans la tâche évaluative, due à l'inquiétude de confirmer le stéréotype de leur groupe d'appartenance (Steele, 1997; Steele & Aronson, 1995). Cet effet est paradoxal, puisque c'est souvent l'envie d'infirmer le stéréotype qui va provoquer sa confirmation. En effet, cette envie de réussir la tâche pour infirmer le stéréotype augmente l'anxiété de l'individu et surcharge sa mémoire de travail. Ceci peut se traduire notamment par des pensées interférentes, entraînant une dispersion de l'attention et donc une diminution des performances. L'état dans lequel se trouve l'individu peut ainsi s'apparenter à une situation de double tâche. L'effet de menace du stéréotype n'est pas spécifique à un groupe social particulier. Des études ont montré cet effet de menace du stéréotype sur un grand nombre de groupes victimes de stéréotypes, et ce dans des domaines d'évaluation variés, tels que le domaine académique (Aronson et al., 1999; Spencer, Steele, & Quinn, 1999), le domaine sportif (Chalabaev, Sarrazin, Stone, & Cury, 2008; Stone, Lynch, Sjomeling, & Darley, 1999), ou le domaine automobile (Chateignier, Chekroun, Nugier, & Dutrévis, 2011; Félonneau & Becker, 2011; Yeung & von Hippel, 2008).

L'étude princeps de la menace du stéréotype

L'étude princeps de l'effet de menace du stéréotype a été menée par Steele et Aronson (1995) et porte sur le stéréotype existant aux Etats-Unis arguant que les Afro-Américains auraient une capacité intellectuelle inférieure aux Euro-Américains. Afin de savoir si l'existence d'un tel stéréotype pouvait expliquer l'échec académique de cette minorité ethnique, ils ont fait passer à des étudiants Afro-Américains et Euro-Américains un test comprenant 27 items issus du Graduate Record Examination, test utilisé dans les universités américaines, plus trois items portant sur la réalisation d'anagrammes difficiles. Les participants étaient divisés en deux groupes expérimentaux. Ceux affectés à la condition expérimentale rendant saillante le stéréotype se voyaient présenter le test comme révélateur de leurs capacités intellectuelles dans le domaine de la lecture et du raisonnement verbal. Ceux affectés à la condition neutre se voyaient présenter le test comme servant à déterminer les mécanismes psychologiques mis en jeu dans la résolution de problèmes verbaux. Les résultats montrèrent que, chez les participants affectés à la condition menace du stéréotype, la performance des Afros-Américains était nettement inférieure à celle des Euro-Américains, alors que, chez les participants affectés à la condition neutre, aucune différence n'était observée entre les deux groupes. Les auteurs expliquaient ce résultat par la pression psychologique additionnelle

générée par la peur de confirmer le stéréotype les concernant, venant ainsi interférer avec leur performance et la diminuer.

5.2.2 Les caractéristiques de la menace du stéréotype

Selon Steele (1997), la menace du stéréotype a plusieurs caractéristiques générales:

- La menace du stéréotype est une menace généralisée qui n'est pas spécifique à la psychologie d'un groupe en particulier. Elle affecterait les membres de n'importe quel groupe faisant l'objet d'un stéréotype négatif.
- La menace du stéréotype peut apparaître lorsque l'individu a peur de se faire juger sur la seule base du stéréotype négatif relatif à son groupe. Dans une situation d'évaluation, elle a donc un impact sur les performances.
- La menace du stéréotype est variable entre les groupes et les diverses situations d'évaluations.
- L'effet de menace du stéréotype serait indépendant du fait que l'individu adhère ou non au stéréotype pour lui ou pour son groupe.
- Les stéréotypes étant largement disséminés dans la société, toute tentative en vue de les infirmer par une amélioration des performances serait vaine.

5.2.3 Facteurs influençant la menace du stéréotype

Plusieurs facteurs sont nécessaires à l'apparition d'un effet de menace du stéréotype et peuvent influencer son degré d'impact sur l'individu. Nous allons voir que la menace du stéréotype a un effet maximal sur l'individu lorsque celui-ci a conscience de faire partie d'un groupe stigmatisé, lorsqu'il s'identifie fortement à ce groupe ainsi qu'au domaine de la tâche à réaliser, et lorsque le niveau de difficulté de celle-ci est directement supérieur aux capacités de l'individu.

5.2.3.1 La conscience du stigmat

Le fait d'être conscient d'appartenir à un groupe faisant l'objet d'un stéréotype négatif est un des facteurs pouvant modérer l'effet de menace du stéréotype entre les différents membres du groupe. Les individus ayant grandement conscience de faire partie d'un groupe stigmatisé perçoivent une plus grande discrimination personnelle. Ils sont également capables de se rappeler de plus de situations dans lesquelles ils ont été victimes de discrimination relative au

stéréotype les concernant (Pinel, 1999). De plus, ils ont tendance à interpréter les échanges avec l'exogroupe comme étant discriminatoires, contrairement aux individus faiblement conscients d'être stéréotypés et qui ne pensent pas à leur statut de personne stéréotypée lorsqu'ils interagissent avec d'autres individus. Par exemple, lors d'une tâche d'évaluation en mathématiques, Brown et Pinel (2003) ont montré que, dans la condition de menace du stéréotype, les femmes ayant grandement conscience de faire partie d'un groupe stéréotypé (i.e., les femmes sont moins compétentes en mathématiques que les hommes) ont eu une moins bonne performance au test que celles en ayant faiblement conscience.

5.2.3.2 Le degré d'identification au groupe

L'identification au groupe relève de l'identité sociale, et le degré auquel l'individu s'identifie à son groupe peut influencer l'effet de menace du stéréotype. Selon Tajfel (1981, p.63), l'identité sociale correspond à « la partie du soi qui provient de la conscience qu'a l'individu d'appartenir à un groupe social donné, ainsi que la valeur et la signification émotionnelle qu'il attache à cette appartenance ». Les différents membres d'un même groupe n'accordent pas la même importance à leur appartenance à ce groupe pour définir leur propre identité (Brewer & Silver, 2000). Par exemple, bien que toutes les femmes aient conscience d'appartenir à la catégorie sociale « femme », elles se différencient dans l'importance qu'elles accordent à cette catégorie d'appartenance comme étant une part centrale de leur façon de définir leur propre identité. Ainsi, les individus pour qui l'appartenance à un groupe social est une source importante d'identité ont tendance à davantage essayer de maintenir une image positive de leur identité. Confrontés à leur infériorité par rapport à un groupe social dominant, ces individus ressentent une plus grande menace que les individus pour qui l'appartenance au groupe n'est pas centrale dans leur identité, ce qui entraîne une chute plus importante des performances chez les premiers (Maas & Cadinu, 2003; Schmader, 2002). Par exemple, Schmader (2002) a montré que, lors d'un test en mathématiques, les femmes accordant plus d'importance à leur statut de femme dans leur façon de se définir ont eu des performances plus basses en situation de menace du stéréotype que les femmes y accordant peu d'importance. En effet, les individus hautement identifiés à leur groupe sont plus enclins à mettre en place des stratégies comportementales et psychologiques visant à protéger leur identité sociale. C'est ainsi que le degré auquel l'individu s'identifie à son groupe d'appartenance peut influencer son ressenti en situation de menace du stéréotype.

5.2.3.3 *Le degré d'identification au domaine*

L'importance avec laquelle l'individu s'identifie au domaine dont relève la tâche à réaliser peut influencer son ressenti dans une situation de menace du stéréotype. Les performances dans une situation d'évaluation sont ainsi d'autant plus affectées par le stéréotype que le domaine concerné est important pour le Soi de l'individu (Désert, Croizet, & Leyens, 2002; Maas & Cadinu, 2003; Nguyen & Ryan, 2008; Steele, 1997; Steele & Aronson, 1995). En effet, lorsque le domaine est important pour l'individu, confirmer le stéréotype en ayant de faibles performances reviendrait à lui faire perdre son identité individuelle. Il serait ainsi jugé comme le simple membre d'un groupe social stigmatisé. Par exemple, Aronson et ses collaborateurs (1999) ont montré que, lors d'une tâche d'évaluation en mathématiques, la mise en évidence du stéréotype arguant que les Asio-Américains sont meilleurs en mathématiques que les Euro-Américains diminuait uniquement les performances des Euro-Américains pour qui le domaine des mathématiques était important pour leur identité. Une telle menace persistante dans le temps peut avoir un effet à long terme sur les individus qui en sont victimes. Cela peut les amener à se désengager de manière chronique du domaine d'application du stéréotype et ainsi rendre l'effet de menace moins important. Cependant, un tel désinvestissement a la plupart du temps pour conséquence une baisse critique des performances. Ce désengagement menant à une « désidentification » du domaine sert à l'individu à maintenir son estime de soi. Il le pousse à redéfinir le concept de soi de façon à ce que le domaine visé par le stéréotype ne soit ni une base pour son estime de soi, ni une base pour son identité personnelle (Steele & Aronson, 1995).

5.2.3.4 *La difficulté de la tâche*

La difficulté de la tâche est un autre facteur pouvant influencer l'apparition de la menace du stéréotype. En effet, pour qu'il y ait un effet de cette menace, il faut que la difficulté de la tâche à effectuer soit directement supérieure aux capacités des individus testés. La menace d'échec basée sur le groupe d'appartenance des individus provoque ainsi une mobilisation importante des ressources et entraîne généralement une dégradation des performances. Dans le cas où la tâche à réaliser est trop facile par rapport aux capacités des individus, ceux-ci peuvent ne pas être impactés par la menace, puisqu'ils savent posséder les ressources suffisantes à sa réalisation. Dans ce cas, les performances des individus victimes du stéréotype ne sont pas inférieures à celles des individus d'autres groupes non stigmatisés. Par exemple, lors d'un test en mathématiques, Spencer, Steele, & Quinn (1999) ont mis en évidence que la

menace du stéréotype n'a impacté la performance des femmes que lorsque le test était difficile.

Après avoir vu les facteurs pouvant influencer l'effet de menace du stéréotype, nous allons maintenant nous intéresser aux différents impacts à la fois psychologiques et comportementaux que l'exposition à une telle menace peut avoir sur les individus.

5.2.4 L'impact de la menace du stéréotype

Comme nous l'avons vu, la théorie de la menace du stéréotype (Steele, 1997; Steele & Aronson, 1995) propose que, lorsqu'il est rendu saillant lors d'une tâche évaluative, le stéréotype relatif à un groupe social a un effet direct sur les performances des individus de ce groupe. Parallèlement, la menace du stéréotype aurait également des effets sur les pensées interférentes (Carver & Scheier, 1981), l'anxiété, (Spencer et al., 1999), les attentes de performance (Cadinu, Maas, Frigerio, Impagliazzo, & Latinotti, 2003), et les stratégies d'auto-handicap (Keller, 2002). Bien que la menace du stéréotype ait un impact sur ces variables, leur rôle médiateur sur la baisse des performances n'a pas été clairement identifié dans la littérature (Smith, 2004).

5.2.4.1 Les pensées interférentes

Il a été montré qu'en condition de menace du stéréotype, les sujets menacés ont à l'esprit le stéréotype les concernant (Steele & Aronson, 1995). Ceci peut pousser les individus à fournir un effort supplémentaire pour essayer à tout prix de démontrer que le stéréotype est faux et ne s'applique pas à eux. Cette réaction peut ainsi les amener à surcharger leur mémoire de travail par des pensées interférentes et donc à pouvoir porter moins d'attention à la tâche à réaliser. Cette réduction de la capacité de la mémoire de travail lors d'une situation de menace du stéréotype a par exemple été montré chez des femmes réalisant un test présenté comme mesurant les compétences en mathématiques ou chez les latinos réalisant un test présenté comme relié à l'intelligence (Schmader & Johns, 2003). L'augmentation de l'effort fourni par l'individu ne semble pas être un médiateur de l'effet de menace du stéréotype sur la performance (Aronson et al., 1999; Leyens et al., 2000; Spencer et al., 1999), cependant il semble que les pensées interférentes et la réduction de la capacité de la mémoire de travail

perturbent le fonctionnement cognitif et médiatisent cette relation (Davies, Spencer, Quinn, & Gerhardstein, 2002; Schmader & Johns, 2003).

5.2.4.2 L'anxiété

Spielberger (1966) fait la distinction entre deux formes d'anxiété : l'anxiété-trait et l'anxiété-état. Il définit l'anxiété-trait comme « la tendance (constante ou consistante) à réagir avec appréhension. C'est une forme d'anxiété qui est permanente chez l'individu » (Spielberger, 1966, cité par Mostafa, 2013, p.45). Un niveau élevé d'anxiété-trait serait lié à une faible estime de soi, plus d'explications externes des échecs, une plus faible confiance en ses capacités personnelles, et au féminin (Delignières, 1993; Zuckerman, 1991). L'anxiété-état est, quant à elle, « caractérisée par des sentiments subjectifs et conscients d'appréhension et de tensions associés à une activation du système nerveux autonome ». Cette émotion apparaît dans un contexte particulier et n'est pas permanente. L'anxiété-état reflète ainsi la probabilité qu'une anxiété-trait se manifeste lorsque l'individu se trouve face à une situation stressante (Lubart, 2006).

Ainsi, la menace du stéréotype pourrait avoir un effet sur l'anxiété ressentie par l'individu lors d'une situation d'évaluation. Cependant, plusieurs études mesurant le niveau d'anxiété des participants en situation de menace du stéréotype n'ont pas pu mettre en avant d'effet de la menace sur l'anxiété mesurée notamment en fin de test (Aronson et al., 1999; Steele & Aronson, 1995; Stone et al., 1999). Spencer et ses collaborateurs (1999), en utilisant le *State-Trait Anxiety Inventory* (STAI; Spielberger, Gorsuch, & Lushene, 1970), ont toutefois pu montrer un effet marginal de la menace du stéréotype sur l'anxiété, qui en retour a un effet négatif sur la performance des individus, sans pour autant montrer d'effet de médiation. Malgré un rôle causal apparaissant pour l'instant comme assez limité, l'augmentation du niveau d'anxiété apparaît comme une explication plausible de la baisse de performance chez les individus en situation de menace du stéréotype (Aronson, Quinn, & Spencer, 1998; Spencer et al., 1999; Steele, 1997).

5.2.4.3 Les attentes de performances

Les attentes de résultats correspondent aux jugements sur les conséquences et récompenses probables lors de performances et déterminent donc en grande partie ces performances (Bandura, 1997). Ainsi, plus ces attentes sont élevées, plus la performance a de chances d'être élevée, tandis que plus elles sont faibles plus la performance risque d'être faible. De plus,

selon Bandura (2007) ces attentes dépendent en grande partie du sentiment de compétence qu'ont les individus à accomplir la tâche. Certaines études ont montré que les individus en situation de menace du stéréotype voyaient leurs attentes de performance être diminuées. Par exemple, lors d'un test de mathématiques, les attentes de performance et les performances sont plus faibles en condition de menace du stéréotype qu'en condition neutre chez les femmes hautement identifiées au domaine, alors qu'aucune différence n'a été observée entre les deux conditions chez les femmes faiblement identifiées au domaine (Cadinu et al., 2003). Dans cette étude, l'attente de performance s'est simplement révélée être un médiateur partiel de la menace du stéréotype sur la performance, confortant ainsi d'autres études montrant que cette variable n'est pas un médiateur du phénomène (Sekaquaptewa & Thompson, 2003; Spencer et al., 1999; Steele & Aronson, 1995).

5.2.4.4 Les stratégies d'auto-handicap

L'auto-handicap correspond à la stratégie mise en place par l'individu afin de justifier de manière anticipée son possible échec. La mauvaise performance éventuelle de l'individu sera ainsi attribuée à son comportement, ou à celui qu'il dit avoir, et non à son incompetence dans le domaine. Les stratégies d'auto-handicap sont utilisées par l'individu lors de situations évaluatives dans lesquelles, en cas d'échec, son estime de soi ou son sentiment de compétence serait affecté. Ainsi, l'individu cherche à se protéger, en attribuant son échec à des causes externes (e.g., je suis plus souvent malade que la plupart des gens; j'ai mal dormi la veille). Les individus en situation de menace du stéréotype peuvent donc utiliser l'auto-handicap afin de protéger leur propre estime de soi (Keller, 2002). Une étude utilisant une mesure comportementale de l'auto-handicap a, dans le même temps, appuyé cette hypothèse lors d'une tâche sportive mettant en avant la faible compétence sportive des Euro-Américains par rapport aux Afro-Américains (Stone, 2002).

En résumé, les stéréotypes sont définis comme un ensemble de croyances simplificatrices et socialement partagées concernant des traits caractéristiques des membres d'une catégorie sociale (Allport, 1954; Leyens et al., 1996; Lippmann, 1922; Mackie, 1973). Ces stéréotypes sont appris dès le plus jeune âge et permettent aux individus à la fois de traiter le flux d'informations permanent auquel ils sont confrontés, et de maintenir la cohésion, les valeurs, et les traditions qu'ils partagent au sein d'un groupe, leur procurant ainsi un sentiment de sécurité. Ces stéréotypes ne sont pas sans conséquence sur un individu puisqu'ils peuvent impacter à la fois son fonctionnement psychologique et son comportement de par leur intériorisation ou en situation de menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995). La menace du stéréotype correspondant au fait que lorsque le stéréotype ciblant un groupe d'individu est rendu saillant, cela peut avoir un impact direct sur les performances des individus lorsqu'ils se trouvent dans une tâche évaluative correspondante (Leyens et al., 2000; Steele & Aronson, 1995). La catégorie hommes/femmes étant la première catégorie à être apprise par un enfant (Mackie et al., 1996), de nombreux stéréotypes de sexe sont véhiculés dans la société. Dans la prochaine partie nous nous intéresserons donc à ces stéréotypes de sexe et à leurs impacts sur les individus.

CHAPITRE 3. Stéréotypes de sexe

1. Stéréotypes de sexe et rôles de sexe

1.1 Stéréotypes de sexe

Comme nous l'avons vu précédemment, les stéréotypes sont des croyances simplificatrices et socialement partagées concernant les caractéristiques personnelles, les traits de personnalité, et les comportements des membres d'une catégorie sociale (Allport, 1954; Leyens et al., 1996; Lippmann, 1922; Mackie, 1973). Ainsi, les stéréotypes de sexe représentent « l'ensemble des conduites, attributs et attitudes associés au concept de masculin et féminin dans une culture donnée » (Hurtig, 1982, p.288). La direction de l'égalité des chances de la communauté française (CEFA, 2009) définit le stéréotype de sexe comme « toute représentation (langage, attitude ou représentation) péjorative ou partielle de l'un ou l'autre sexe, tendant à associer des rôles, comportements, caractéristiques, attributs, ou produits réducteurs et particuliers à des personnes en fonction de leur sexe, sans égard à leur individualité » et précise que « la partialité et le dénigrement peuvent être explicites ou implicites ». Ces stéréotypes sont le plus souvent anciens et basés sur une distinction biologique permettant de les légitimer (Conseil du Statut de la Femme, 2010). Ils sont également soumis à une logique binaire, c'est-à-dire que ce qui relève du masculin ne relève pas du féminin et inversement (Ayrat, 2011; Morin-Messabel & Ferrière, 2008). Les stéréotypes de sexe sont engagés dans un contexte social et inscrits dans une culture donnée. Cependant, selon une étude menée par Williams et Best (1982, 1990), il semblerait que les principaux stéréotypes soient relativement universels. En effet, afin d'étudier les stéréotypes de sexe de trente-six pays différents, William et Best (1982, 1990) ont proposé trois cents qualificatifs afin de décrire les hommes et les femmes. Dans tous les pays étudiés, les hommes étaient perçus comme « forts », « dominants », « énergiques », « indépendants », « aventureux », et « masculins », alors que les femmes étaient perçues comme « sentimentales », « soumises », et « superstitieuses ». De plus, d'autres études ont montré que les stéréotypes de sexe posent la prise de risque et le leadership comme des comportements typiquement masculins et la préoccupation des autres et l'affection comme des comportements typiquement féminins (Bem, 1981; Granié, 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004).

Ces stéréotypes sont fréquemment étudiés dans la littérature, puisque le sexe est l'une des formes de pensées catégorielles les plus précoces, envahissantes, et facilement appréhendables (Brewer, 1988; Fiske & Neuberg, 1990). Cette catégorie hommes/femmes est en effet la première des trois catégories sociales, avec l'âge et la race, à être apprise par l'enfant (Mackie et al., 1996). Apprises dès le plus jeune âge, les croyances concernant cette catégorie deviennent prescriptives et dictent les comportements et les rôles assignés à chaque sexe.

1.2 Rôles de sexe

Les rôles de sexe sont basés sur les stéréotypes de sexe mais y ajoutent des attentes normatives de qualités et des comportements désirables en fonction de son appartenance à un groupe de sexe (Eagly, 1987). Les rôles de sexe représentent ainsi ce qu'une culture considère comme approprié à un groupe de sexe en terme de relations, traits de personnalité, attitudes, comportements, activités, valeurs, pouvoir et influences sociales (Eagly, 1987; Marro, 1998; Vouillot, 2002). Une étude menée dans vingt-six pays différents a ainsi montré l'existence d'une certaine cohérence entre les stéréotypes de sexe et les différences réellement observées (Costa Jr., Terracciano, & McCrae, 2001). En effet, dans cette étude, les hommes déclarent être plus autoritaires et moins sensibles que les femmes, ce qui est conforme aux stéréotypes de sexe existant dans ces vingt-six pays. Les participants se conforment donc aux prescriptions culturelles, en endossant les caractéristiques associées à leur sexe. Ainsi, les stéréotypes de sexe et les différences réelles observées sont liés par la pression exercée par les attentes sociales en termes de rôles de sexe sur les individus, bien que ces stéréotypes donnent souvent lieu à une surestimation de ces différences (Delouvée & Légal, 2008).

1.3 L'apprentissage précoce des stéréotypes et rôles de sexe

Le sexe est la première catégorie sociale à être apprise par l'enfant (Mackie et al., 1996). En effet, dès l'âge de deux ans, celui-ci est capable de différencier des photos d'hommes et de femmes en les classant par sexe (Thompson, 1975). L'apprentissage précoce des comportements que la société attend des individus provient en partie d'une socialisation différente dès leur naissance de la part de leur entourage en fonction du fait qu'ils sont nés fille ou garçon (Owen Blakemore et al., 2009). Les parents et les autres instances éducatives n'ont en effet pas les mêmes encouragements, comportements, et conseils en fonction du sexe de l'enfant. Par exemple, on dira à un garçon de ne pas pleurer et on voudra habiller une petite

filles de façon féminine pour une occasion sociale particulière (Owen Blakemore et al., 2009). Les activités et jeux proposés aux enfants dès le plus jeune âge sont également la plupart du temps sexués. Les jeux pour garçons sont ainsi la plupart du temps dirigés vers des activités collectives et de plein air, les stimulant ainsi sur le plan moteur et sportif, alors que les jeux destinés aux filles sont la plupart du temps orientés vers des activités domestiques et linguistiques les stimulant plutôt sur le plan affectif et de la communication (Rouyer, 2007). Cet apprentissage précoce des stéréotypes de sexe par l'enfant contribue au fait qu'il puisse rapidement intégrer et se conformer aux rôles qui sont attendus de lui par la société en fonction de son groupe de sexe. L'enfant apprend donc très tôt à se comporter comme un membre compétent de sa culture et de son groupe de sexe (Le Maner-Idrissi, 1997), ce qui permet de perpétuer les stéréotypes de sexe au cours du temps. Ainsi, ces stéréotypes de sexe persistent notamment dans les activités sportives et scolaires et, bien que l'égalité hommes/femmes soit prônée aujourd'hui, des inégalités sont toujours présentes.

1.1 Les stéréotypes de sexe dans les domaines sportif, académique et professionnel

Bien que la loi Haby du 11 juillet 1975 rende la mixité obligatoire dans tous les établissements publics de l'enseignement primaire et secondaire, de nombreuses inégalités persistent entre les filles/femmes et les garçons/hommes au niveau scolaire et professionnel. En effet, les filles s'orientent majoritairement vers des filières tertiaires, sociales, et littéraires, alors que les garçons préfèrent les filières techniques et scientifiques (INSEE, 2013a). Ces orientations débouchent ensuite sur une division sexuée du travail, que ce soit en termes d'emplois occupés, de types de postes et de niveaux de responsabilités, ou de rémunération (INSEE, 2013a). L'éducation physique et sportive est une discipline scolaire qui n'échappe pas à cette différenciation, puisque les garçons y obtiennent en moyenne un point de plus que les filles au baccalauréat (Ministère de l'Éducation Nationale, 2012). Hors des limites du domaine scolaire, cette différence filles/garçons persiste en termes de pratiques sportives, puisqu'on observe, d'une part, une inégalité dans la répartition des effectifs selon les activités sportives et, d'autre part, que les hommes participent à plus de compétitions sportives que les femmes (INSEE, 2013b; Ministère de la Jeunesse et des Sports, 2010).

De nombreuses études s'intéressent aux stéréotypes de sexe pour tenter de mieux comprendre la persistance de ces disparités (e.g., Boiché, Chalabaev, & Sarrazin, 2014; Chalabaev & Sarrazin, 2009; Chalabaev, Sarrazin, Fontayne, Boiché, & Clément-Guillotin, 2013; Guimond

& Roussel, 2001; Haynes, Mullins, & Stein, 2004; Schmader et al., 2004), c'est pourquoi dans cette partie nous nous intéresserons plus particulièrement aux stéréotypes de sexe spécifiques aux domaines sportifs, académiques, et professionnels.

1.4.1 Les stéréotypes de sexe du domaine sportif

Dans le domaine sportif, les stéréotypes de sexe sont particulièrement ancrés et orientés de façon pro-masculine. Dans les sociétés occidentales en effet, le sport est perçu comme plutôt réservé aux hommes (Jacobs, Lanza, Osgood, Eccles, & Wigfield, 2002) et relevant du masculin (Clément-Guillotin, Chalabaev, & Fontayne, 2012). Les qualités physiques et comportementales nécessaires à la pratique sportive, notamment intensive, sont avancées pour appuyer ces stéréotypes. En effet, les qualités généralement requises dans la pratique sportive telles que l'esprit de compétition, la puissance et la force sont celles qui sont attribuées à la masculinité (Bem, 1981). Ainsi, les femmes sportives doivent faire face au paradoxe du corps et des comportements féminins idéaux prônés par la société, qui contrastent avec le corps et le comportement des athlètes (Krane, Choi, Baird, Aimar, & Kauer, 2004). De plus, bien que le taux de pratique d'activités physiques ou sportives des femmes soit semblable à celui des hommes (i.e., 87% des femmes et 91% des hommes ont déclaré avoir pratiqué au moins une activité physique ou sportive au cours des douze mois précédents l'enquête) (Ministère de la Jeunesse et des Sports, 2010), les stéréotypes mettant en avant une plus grande compétence des hommes dans le domaine sportif perdurent. L'adhésion à ces stéréotypes dans le domaine sportif est plus précoce chez les garçons que chez les filles. En effet, Boiché, Chalabaev et Sarrazin (2014) ont montré que, dès l'âge de 12 ans les garçons adhèrent au stéréotype arguant que les hommes sont plus compétents en sport que les femmes, alors qu'il faut attendre la fin de l'adolescence pour avoir une adhésion similaire de la part des filles et des garçons. Une étude (Krane et al., 2004) cherchant à comprendre comment les femmes sportives essaient au quotidien de réconcilier leur sportivité et leur féminité a mis en avant que cet effort semble difficile, voire vain, puisque la plupart du temps les qualités nécessaires à leur pratique sportive sont antagonistes des attentes sociales liées à la féminité. Ainsi, la prégnance de ces stéréotypes est susceptible de faire naître chez les femmes sportives un conflit identitaire (Krane et al., 2004).

1.4.2 Les stéréotypes de sexe des domaines académique et professionnel

De la même façon que dans le domaine sportif, de nombreux stéréotypes de sexe sont présents dans les domaines académique et professionnel et peuvent affecter le choix d'orientation des individus.

Une idée très répandue dans notre société est que les hommes sont plus compétents que les femmes en mathématiques et plus généralement dans les disciplines scientifiques et techniques (Guimond & Roussel, 2001; Jacobs & Eccles, 1992; Schmader et al., 2004), alors que les femmes sont plus compétentes que les hommes dans les domaines des arts et des langues (Guimond & Roussel, 2001; Kiefer & Sekaquaptewa, 2007). Les hommes et les femmes adhèrent de la même façon à ce stéréotype (Nosek et al., 2002). Nosek et ses collaborateurs (2002) ont en effet montré que, comparés aux femmes, les hommes associent de façon implicite plus fortement le domaine des maths à leur identité et ont des attitudes beaucoup moins négatives à l'égard de cette discipline. De plus, des recherches ont montré que les mères surévaluent le niveau en mathématiques de leurs garçons alors qu'elles sous-évaluent celui de leurs filles (Frome & Eccles, 1998; Haynes et al., 2004; Jacobs & Eccles, 1992) et que ces évaluations sont influencées par leur adhésion aux stéréotypes de sexe, qui est un intermédiaire entre l'indice objectif des capacités des enfants, leurs perceptions subjectives, et la performance réelle. Ainsi, le domaine des mathématiques est également une discipline associée au masculin et socialement valorisée (Morin-Messabel, 2004). La filière scientifique au lycée étant la voie principale permettant l'accès à toutes les filières de l'enseignement supérieur, et les métiers scientifiques et techniques étant ceux permettant d'obtenir majoritairement un salaire élevé, la plus faible orientation des femmes vers ces domaines limite leur accès aux carrières les plus prestigieuses et rémunératrices (Stevanovic, 2012). De plus, la carrière et la vie de famille sont généralement perçues comme difficilement conciliables (Duru-Bellat, 2004) et les femmes sont plus enclines à travailler moins afin de pouvoir élever leurs enfants ou à renoncer à la progression de leur carrière (Stevanovic, 2006), ce qui appuie les associations socialement répandues entre homme et vie professionnelle, et femme et vie de famille (Nosek et al., 2002).

Pour résumer, les stéréotypes de sexe peuvent être définis comme la représentation concernant les conduites, attributs, et attitudes désirables en fonction du groupe de sexe auquel on appartient. Ces stéréotypes fonctionnent de façon binaire et posent la prise de risques et le leadership comme des comportements masculins, et la préoccupation des autres et l'affection

comme des comportements féminins. Les rôles de sexe en lien avec ces stéréotypes leur confèrent en plus des attentes normatives en termes de qualités et comportements appropriés à adopter et qui sont apprises dès le plus jeune âge. Afin de comprendre les raisons de la perpétuation de ces stéréotypes encore de nos jours, nous allons nous intéresser dans la prochaine partie à la fonction de ces stéréotypes de sexe.

2. Fonction des stéréotypes de sexe

2.1 Identité de genre et identité sexuée

« Le sexe est l'une des premières caractéristiques, si ce n'est la première, que les parents et l'entourage social connaissent de l'enfant qui vient de naître » (Le Maner-Idrissi, 1997, p.9). L'appartenance à un groupe de sexe est donc au fondement de la construction identitaire et chaque individu est ainsi un individu sexué (Le Maner-Idrissi, 1997; Vouillot, 2002).

L'identité de genre représente la dimension sociale du sexe, c'est-à-dire le sexe social et psychologique d'un individu. Ainsi, l'identité de genre peut être définie comme la connaissance qu'un individu a de son appartenance à un groupe de sexe et par laquelle il va acquérir et valoriser les comportements perçus comme socialement valorisés pour son groupe (Fagot & Leinbach, 1985; Unger, 1979). L'adhésion aux stéréotypes et rôles de sexe et l'intériorisation des attitudes et réactions culturellement attendues en fonction de son groupe d'appartenance permettent à l'individu de devenir un individu sexué à la fois individuellement et socialement (Le Maner-Idrissi, 1997). Ainsi, l'identité sexuée d'un individu comprendrait deux versants : l'identité sociale de sexe et l'image sexuée de soi (Granié-Gianotti, 1997; Granié & Zaouche-Gaudron, 1999).

L'identité sociale de sexe peut être définie comme « la conscience d'appartenir à un groupe de sexe » (Granié-Gianotti, 1997, p.36; Granié & Zaouche-Gaudron, 1999 p.207). En tant que catégories sociales, les deux groupes de sexe sont porteurs de stéréotypes, le plus souvent opposés, et propres à chaque sexe. Ces stéréotypes de sexe définissent les caractéristiques communes à un des deux groupes de sexe et donc celles les différenciant de l'autre groupe. Ces prescriptions et prohibitions sociales dictent ainsi la façon dont l'individu doit se comporter en fonction de son groupe de sexe, s'il ne veut pas risquer de se faire rejeter.

L'image sexuée de soi peut être définie comme « l'auto-attribution et l'organisation chez le sujet des caractéristiques socialement définies comme appropriées à son groupe de sexe » et se construit à partir d'éléments provenant de l'identité sociale de sexe (Granié-Gianotti, 1997,

p.36; Granié & Zaouche-Gaudron, 1999, p.207). Elle représente « la façon dont l'individu va interpréter son appartenance à un groupe de sexe et se l'approprier » (Granié-Gianotti, 1997, p.29). Selon Brewer et Silver (2000), les individus n'accordent pas tous la même importance à leur appartenance à un groupe dans la définition de leur propre identité. Les femmes par exemple ont, toutes, la conscience d'appartenir à la catégorie sociale « femme » mais peuvent se différencier dans l'importance qu'elles accordent à cette catégorie comme étant une part centrale de leur identité. L'image sexuée de soi découle donc du processus actif par lequel l'individu interprète et s'approprie les caractéristiques relatives à son groupe de sexe.

2.2 Asymétrie sociale des sexes

Selon Françoise Héritier (2005) les sociétés humaines sont toutes organisées de façon à ce que le masculin et les caractères, fonctions, et prérogatives qui lui sont réservés collectivement soient considérés comme supérieurs au sexe féminin et aux caractéristiques, fonctions, et champs qui leur sont attribués. Les stéréotypes de sexe ne sont pas étrangers à cette asymétrie sociale entre les sexes puisque, par exemple, l'adjectif « *dominant* » est universellement considéré comme un trait typiquement masculin alors que l'adjectif « *soumis* » est universellement considéré comme un trait typiquement féminin (Williams & Best, 1982). Ces caractéristiques reflètent la position dominante du masculin dans la société (Bourdieu, 1990; Chatard, Guimond, Lorenzi-Cioldi, & Désert, 2005; Héritier, 2005; Schmid Mast, 2005) bien que les caractères associés de façon stéréotypée aux femmes soient perçus favorablement (Eagly & Mladinic, 1989; Testé & Simon, 2005). Ainsi, les hommes occupent des positions sociales et politiques plus importantes que les femmes. Elles ne représentaient par exemple que 17,1% des dirigeants salariés d'entreprise et 13,8% des maires en France en 2008 (Ministère des Affaires Sociales, de la Santé, et des Droits des Femmes, 2011). Cette asymétrie est apprise lors de la socialisation, et les collégiens ont déjà conscience que les hommes ont une position dominante par rapport aux femmes dans la société (Neff & Terry-Schmitt, 2002). Ainsi, la diffusion des stéréotypes de sexe dès le plus jeune âge participe au fait que, même pour les femmes, l'ordre masculin s'impose sur le mode de l'évidence comme parfaitement naturel (Bourdieu, 1990).

Nous avons vu que l'appartenance à un groupe de sexe et les stéréotypes le concernant n'ont pas la même valeur pour tous les individus dans leur manière de définir leur identité. De plus, les stéréotypes de sexe participent à la perpétuation d'une asymétrie sociale entre les deux

sexes. Ces différentes attentes sociétales ne sont pas sans conséquence sur les individus. Il nous paraît donc important de nous intéresser à l'impact psychologique et comportemental de ces stéréotypes de sexe sur les individus.

3. L'impact des stéréotypes de sexe

3.1 L'impact des stéréotypes de sexe sur la compétence perçue

Comme nous l'avons vu précédemment, la compétence perçue est définie par Bandura (1986, p.391) comme « la croyance en ses propres capacités à produire des niveaux de performance requis pour atteindre un type de performance donné ». C'est ainsi que les stéréotypes de sexe peuvent avoir des effets sur la vision que les hommes et les femmes ont d'eux-mêmes, sur la manière dont ils se positionnent dans la société, et sur les niveaux de compétence qu'ils s'attribuent, notamment dans les activités comportant des stéréotypes de sexe spécifiques.

Ainsi, de manière générale les hommes estiment leur niveau de QI de façon plus positive que les femmes (Furnham & Rawles, 1995), et lors d'une tâche spécifique ils sont plus confiants que les femmes quant à la sûreté en leur réponse et leur niveau de confiance est peu influençable, quels que soient les commentaires des évaluateurs contrairement aux femmes (Roberts & Nolen-Hoeksema, 1989). De plus, lors de la réalisation de tâches traditionnellement associées aux hommes, les hommes ont une plus grande assurance que les femmes alors que l'inverse ne s'observe pas sur des tâches traditionnellement associées aux femmes (Beyer, 1998; Beyer & Bowden, 1997).

Dans des domaines plus spécifiques, tels que le domaine sportif par exemple, il a été observé que les filles et les femmes font moins de sport en compétition que les garçons et les hommes (Ministère de la Jeunesse et des Sport, 2010). Cette différence est en partie expliquée dans les recherches par le sentiment de compétence moindre et la plus faible valeur que les femmes accordent à l'activité sportive (Fredricks & Eccles, 2005; Jacobs et al., 2002) qui est perçue dans les sociétés occidentales comme relevant du masculin (Clément-Guillotin et al., 2012). Cependant, certaines activités sportives étant considérées comme masculines et d'autres comme féminines, Chalabaev et Sarrazin (2009) ont montré que les élèves se sentent plus compétents lorsqu'ils pratiquent une activité conforme à leur sexe. Ainsi, dans le domaine sportif, les stéréotypes de sexe influencent le sentiment de compétence des individus ainsi que leurs implications dans les pratiques.

L'influence des stéréotypes de sexe s'observe également dans d'autres domaines, comme par exemple le domaine académique. En effet, les stéréotypes de sexe posent que les hommes sont plus compétents que les femmes en mathématiques et dans les domaines scientifiques (Guimond & Roussel, 2001; Jacobs & Eccles, 1992; Schmader et al., 2004). Marro et Vouillot (1991) ont montré que les femmes ayant choisi une 1^{ère} scientifique s'attribuent tout de même moins souvent que les hommes les compétences nécessaires à l'exercice des métiers scientifiques. De plus, Bonnot et Croizet (2007) ont mis en évidence chez les femmes un lien entre forte adhésion au stéréotype de la femme incompetente en mathématiques, faibles évaluations de leurs propres compétences en mathématiques et faibles performances effectives.

Selon Bandura (2007), la compétence perçue par les individus à accomplir une tâche influence largement les résultats qu'ils anticipent, et ces attentes de performance déterminent en grande partie les performances réelles. La compétence perçue pourrait ainsi orienter le choix des individus vers des activités considérées comme appropriées à leur sexe et dans lesquelles ils se sentent naturellement compétents.

3.2 L'impact des stéréotypes de sexe sur l'implication dans les activités sexuées

La compétence perçue, par l'intermédiaire des attentes de performance, est un déterminant important des performances des individus et de l'intérêt qu'ils portent au domaine concerné (Bandura, 1997, 2007; Cosnefroy, 2007). Or de faibles performances ainsi que l'inadéquation entre rôle social et caractéristiques demandées par la tâche, comme c'est par exemple le cas pour les femmes sportives où les valeurs de la féminité sont antagonistes des valeurs sportives, peuvent à terme provoquer un désengagement du domaine concerné (Krane et al., 2004; Smith, 2004). De par l'exposition répétée aux stéréotypes de sexe, les femmes se sentent moins compétentes et accordent moins de valeurs aux domaines associés au masculin, tels que la pratique sportive (Bois, Sarrazin, Brustad, Trouilloud, & Cury, 2005) ou les disciplines scientifiques (Nosek et al., 2002). Elles sont donc moins motivées à performer, ce qui peut avoir pour conséquences qu'elles se désengagent de ces domaines (Chalabaev et al., 2013; Spencer et al., 1999) et de perpétuer les stéréotypes.

Dans le domaine sportif par exemple, bien que le taux de pratique d'activités physiques ou sportives des hommes (91%) soit semblable à celui des femmes (87%), des différences sont observées puisque les hommes pratiquent plus souvent, plus intensément, et participent à plus de compétitions sportives que les femmes (Ministère de la Jeunesse et des Sports, 2010). Les

types de pratiques diffèrent également entre les hommes et les femmes puisqu'on peut observer que les effectifs des fédérations agréées sont inégalement répartis selon les activités sportives. Les hommes sont largement majoritaires dans la pratique de sports tels que le motocyclisme (95,3%), le football (95,1%) ou le rugby (94,9%), alors que les femmes sont largement majoritaires dans la pratique de sports tels que la danse (86,7%), l'équitation (82,8%), ou la gymnastique (80,3%) (INSEE, 2013b). Une des hypothèses avancées pour expliquer ces différences de sexe dans le type de pratique sportive concerne les stéréotypes de sexe et leur effet sur la compétence perçue. Le choix d'une pratique conforme au rôle sexué internalisé par l'individu semble ainsi médiatisé par une forte compétence perçue et un intérêt élevé pour celle-ci (Chalabaev & Sarrazin, 2009; Fontayne, Sarrazin, & Famose, 2002; Guillet, Sarrazin, Fontayne, & Brustad, 2006). En effet, bien que les stéréotypes généraux concernant le domaine sportif soient pro-masculins, ils varient en fonction de la discipline. Cette variation dépend, selon cette hypothèse, du niveau de masculinité et de féminité des qualités nécessaires à la pratique de l'activité sportive (Hardin & Greer, 2009).

Le même déséquilibre peut également être observé dans le domaine académique. En effet, les femmes sont majoritaires dans les sciences humaines et sociales, représentant les filières les moins rentables sur le marché du travail, alors que les hommes sont majoritaires dans les disciplines scientifiques et techniques menant aux carrières les plus prestigieuses et ayant comme caractéristique principale un salaire élevé (Stevanovic, 2012). Cette inégale répartition est ainsi conforme aux stéréotypes de sexe de ce domaine (Guimond & Roussel, 2001; Jacobs & Eccles, 1992; Kiefer & Sekaquaptewa, 2007; Schmader et al., 2004). Ces différentes orientations se traduisent ensuite par un déséquilibre au niveau professionnel. En effet, les femmes sont surreprésentées dans les professions dites féminines (administration, santé, social, service à la personne) et représentent 70% des postes d'employés alors que les hommes sont majoritaires parmi les cadres et les chefs d'entreprise et, à emploi égal, sont mieux payés que les femmes (INSEE, 2013a; Observatoire des inégalités, 2014).

L'exposition répétée aux stéréotypes de sexe semble donc avoir un rôle prégnant dans l'engagement ou le désengagement de l'individu des domaines concernés par le stéréotype (Chalabaev et al., 2013; Spencer et al., 1999) et peut avoir pour conséquence de perpétuer le stéréotype.

3.3 L'impact des stéréotypes de sexe sur le rapport au risque

La prise de risques correspond à un comportement entrepris délibérément et impliquant à la fois des dangers potentiels mais aussi la possibilité d'en retirer une récompense ou une satisfaction (Leigh, 1999). D'après les stéréotypes de sexe, elle est vue comme un comportement typiquement masculin (Granié, 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004). Ce stéréotype n'est donc pas sans conséquence, à la fois sur la façon dont les individus se représentent le risque et sur leurs attitudes face au risque.

Lors d'une même situation, les filles et les femmes ont en effet un seuil de perception du danger plus bas que les garçons et les hommes (Hill, Lewis, & Dunbar, 2000), c'est-à-dire qu'elles perçoivent plus de danger qu'eux, et ce dès l'âge de six ans (Morrongiello, Midgett, & Stanton, 2000). Les garçons estiment également avoir moins de risque de blessures et les perçoivent comme moins graves alors que les filles se sentent plus vulnérables face au risque d'accident (Morrongiello, 1997). De plus, ils attribuent leurs accidents au manque de chance et expriment plus d'optimisme comparatif que les filles (Morrongiello & Rennie, 1998). L'optimisme comparatif d'un individu (ou d'un groupe d'individus) correspond à la croyance selon laquelle sa propre vulnérabilité au risque est moindre que celle d'autrui (Harris & Middleton, 1994). Ici, les garçons se sentent moins vulnérables que les autres face au risque alors que ce n'est pas le cas des filles.

La méta-analyse de Byrnes et ses collaborateurs (1999) portant sur 150 études a permis de mettre en avant que les hommes ont, en général, tendance à prendre plus de risques que les femmes. En effet, l'analyse de ces études – portant aussi bien sur des comportements autorapportés que sur des comportements observés – a mis en évidence des différences de sexe quasi-systématiques sur des comportements de prise de risques variés, tels que par exemple la consommation de drogues, les comportements de conduite automobile, et les activités sexuelles. De plus, elle a également permis de montrer que les hommes sont plus impliqués dans des activités à risques et physiquement dangereuses (Byrnes, Miller, & Schafer, 1999), représentant par exemple 97% des pratiquants de base-jump, sport à risques par excellence (Martha & Griffet, 2006).

Après avoir abordé l'impact de l'exposition répétée aux stéréotypes de sexe sur les individus, nous allons dorénavant nous intéresser à l'impact que peut avoir la saillance de ces stéréotypes sur la performance des individus lors de situations évaluatives.

4. L'impact de la menace du stéréotype sur la performance dans les activités sexuées

Un des effets actuellement très étudiés des stéréotypes de sexe est celui occasionné par les stéréotypes négatifs rendus saillants dans certains contextes, autrement dit les effets de menace du stéréotype, sur les performances des individus lors d'une tâche évaluative correspondante. L'effet de menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995), que nous avons abordé dans le chapitre 2, a été particulièrement étudié pour comprendre les différences de performances des deux sexes dans le cadre scolaire, notamment en mathématiques. En effet, le domaine des mathématiques, très marqué par les stéréotypes de sexe arguant que les hommes sont plus compétents que les femmes, a été largement utilisé afin d'étudier l'effet de menace du stéréotype sur la performance des femmes lors de tests d'évaluation dans ce domaine (Brown & Josephs, 1999; Guimond & Roussel, 2001; Kiefer & Sekaquaptewa, 2007; Morin-Messabel, 2004; Nosek et al., 2002; Spencer et al., 1999).

De nombreuses études ont mis en évidence une diminution des performances en mathématiques chez les femmes placées en situation de menace du stéréotype : lorsqu'une différence hommes/femmes sur la tâche correspondante est évoquée, les femmes ont une moins bonne performance que lorsque cette différence n'est pas évoquée ou est contredite par le signalement d'une absence de différence (Brown & Pinel, 2003; Cadinu et al., 2003; Régner et al., 2010; Schmader, 2002; Spencer et al., 1999). Spencer, Steele, et Quinn (1999) ont par exemple étudié cet effet chez des étudiants, en les soumettant à un test difficile de mathématiques. Ils présentent le test à la moitié des étudiants comme *ayant déjà montré des différences entre les hommes et les femmes dans le passé* (condition diagnostique) et à l'autre moitié comme *n'ayant jamais montré de différences entre les hommes et les femmes dans le passé* (condition neutre). Les résultats montrent qu'en condition diagnostique les femmes ont des performances significativement plus faibles que les hommes, alors qu'en condition neutre la performance des deux groupes est similaire. La consigne a donc bien créé un effet de menace du stéréotype chez les femmes de la condition diagnostique, ce qui a fait chuter leur performance, qui est pourtant similaire à celle des hommes en condition neutre.

Comme nous venons de le voir, l'effet de menace des stéréotypes de sexe a particulièrement été étudié dans le domaine mathématique. Cependant, cet effet de menace n'est pas spécifique à ce domaine d'évaluation et a été observé sur des domaines variés. Ainsi, dans une tâche liée à la conduite automobile par exemple, domaine dans lequel les hommes sont considérés comme plus compétents que les femmes, l'évocation d'une différence hommes/femmes dans

les compétences de conduite a amené à la dégradation des performances des femmes. Ainsi, les femmes en situation de menace du stéréotype avaient de moins bonnes performances lors de la réalisation d'un test de code de la route (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011) et avaient deux fois plus de risques de percuter un piéton lors d'une tâche sur simulateur de conduite (Yeung & von Hippel, 2008). Dans le domaine sportif également cet effet de menace a été mis en avant. Ainsi, lorsqu'elles étaient mises en situation de menace du stéréotype, les femmes avaient de moins bonnes performances sur une tâche de dribble en football (Chalabaev et al., 2008) et sur une tâche de putting au golf (Stone & McWhinnie, 2008). Cette tâche de putting au golf a également permis de mettre en évidence qu'une même tâche pouvait s'avérer stéréotypante pour les deux sexes. En effet, Beilock et ses collaborateurs (2006) ont montré que, sur cette même tâche de putting au golf, lorsque l'on annonce aux hommes que cette tâche est mieux réussie par les femmes (i.e., on les place en situation de menace du stéréotype), leur performance au post-test diminue par rapport à celle du pré-test, ce qui n'est pas le cas chez les hommes en condition contrôle. Ainsi, la menace du stéréotype peut s'observer sur des domaines variés d'évaluation et une même tâche peut s'avérer stéréotypante pour les deux groupes de sexe.

En résumé, les stéréotypes de sexe sont définis comme « l'ensemble des conduites, attributs, et attitudes associés au concept de masculin et féminin dans une culture donnée » (Hurtig, 1982) auxquels les rôles de sexe ajoutent des attentes normatives en termes de qualité et comportements désirables ou appropriés. Bien que ces stéréotypes soient inscrits dans une culture donnée, il semble universellement admis que la prise de risques et la domination sont typiquement masculins, alors que la préoccupation d'autrui et l'affection sont typiquement féminins (Bem, 1981; Granié, 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004). Ces stéréotypes sont utilisés par les individus dans la construction de leur identité sexuée à la fois sur le plan social et individuel, et concourent à maintenir l'asymétrie sociale des sexes arguant que le masculin est dominant alors que le féminin est soumis (Williams & Best, 1982). Ces stéréotypes de sexe, appris dès le plus jeune âge, peuvent ainsi avoir des conséquences sur les performances, la compétence perçue, et les choix d'activités des individus. Le fait que la prise de risques soit posée comme un comportement typiquement masculin n'est pas non plus sans conséquence sur le rapport au risque des individus. C'est pourquoi, dans la prochaine partie nous nous intéresserons aux stéréotypes de sexe dans le domaine de la conduite automobile, domaine très marqué, comme nous le verrons, par des différences de comportements entre les hommes et les femmes notamment en termes de rapport au risque.

CHAPITRE 4. Le cas de la conduite automobile

1. Différences de sexe en accidentologie routière

Que ce soit en France ou dans le monde, on observe une différence de sexe systématique dans l'accidentologie routière. Au niveau mondial, trois fois plus d'hommes que de femmes meurent dans des accidents de la route et les hommes ont systématiquement des taux de mortalité (nombre de tués rapporté à l'effectif de la population) et morbidité (nombre de blessés rapporté à l'effectif de la population) routières plus élevés que les femmes dans toutes les régions du monde (World Health Organization, 2002). En effet, être un homme constitue l'un des principaux déterminants de l'accidentologie routière et prédit le nombre d'accidents (McKenna, Waylen, & Burkes, 1998; Özkan & Lajunen, 2006).

En France, le même différentiel est observé puisque les hommes représentent 75% des tués et 62% des blessés sur la route (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013). De plus, pour le même nombre de kilomètres parcourus, les hommes ont douze fois plus de risques que les femmes d'être condamnés pour des délits routiers (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2008a).

Cette différence de sexe dans l'accidentologie routière s'observe à tous les âges (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2008b; World Health Organization, 2002), mais elle est particulièrement importante chez les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans (European Transport Safety Council, 2013; Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2008a). D'après Laapotti et ses collaborateurs (2003), plusieurs explications peuvent être avancées : l'exposition au trafic routier, le style de conduite, et les compétences de conduite (Laapotti, Keskinen, & Rajalin, 2003). Ainsi, nous allons essayer de comprendre quels sont les rôles joués par ces trois variables dans la différence de sexe en accidentologie routière.

2. Les facteurs explicatifs de la différence de sexe en accidentologie routière

2.1 L'exposition

L'exposition au trafic routier est un des facteurs pouvant expliquer la différence de sexe dans l'accidentologie routière (Laapotti et al., 2003). En effet, les hommes passant plus de temps dans les transports et faisant de plus longues distances que les femmes (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2008a), leur exposition au risque accidentel est plus élevée. De plus, les femmes étant plus nombreuses à être tuées dans des accidents en tant que passagères, cela traduit l'habitude que ce soit les hommes qui conduisent lorsqu'ils doivent réaliser un trajet avec une femme. Il a également été remarqué que les hommes et les femmes n'effectuent pas le même type de trajet : les femmes réalisent plus de trajets courts, locaux et urbains (Chipman, MacGregor, Smiley, & Lee-Gosselin, 1992; Fontaine, 1988), alors que les hommes réalisent plutôt de longs trajets dans le cadre de leur travail. Certes, le risque d'accidents corporels est plus élevé en zone urbaine (Foldvary, 1979), mais la sévérité des accidents étant plus importante sur routes et autoroutes (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013), les hommes, de par la nature de leurs trajets, sont donc plus enclins à avoir des accidents graves.

Il existe donc de réelles différences d'exposition au trafic routier entre hommes et femmes, cependant cela n'est pas suffisant pour expliquer totalement la plus grande proportion d'hommes impliqués dans les accidents de la route. En effet, les comportements de conduite tels que la prise de risques et les infractions expliquent mieux cette différence de sexe dans l'accidentologie routière que l'exposition (Waylen & McKenna, 2002), et ces comportements peuvent être influencés par le sentiment de compétences au volant puisqu'il a été montré qu'il est fortement lié à la façon de conduire (Matthews, 1986).

2.2 Les compétences de conduite

D'après Laapotti (2003), les compétences de conduite correspondent au niveau maximal de performances du conducteur plutôt qu'à ce qu'il fait généralement. Bien que tous les conducteurs aient tendance à surévaluer leurs compétences de conduite (Boccaro, Delhomme, Vidal-Gomel, Dommès, & Rogalski, 2010), les études portant sur l'évaluation de ses propres capacités de conduite montrent que les hommes, même les novices, évaluent leurs capacités

de conduite de façon plus positive que ne le font les femmes (Delhomme, 1991; Delhomme & Meyer, 2004; Katila, Keskinen, Hatakka, & Laapotti, 2004). Or, il a été montré que de fortes croyances en leurs compétences de conduite amèneraient les conducteurs à conduire jusqu'aux limites de leurs capacités (Matthews, 1986). Une telle évaluation des compétences de conduite par les conducteurs étant fortement corrélée à l'évaluation du risque (Matthews & Moran, 1986), les individus ayant de fortes croyances en leurs compétences de conduite ont également tendance à rouler plus fréquemment en excès de vitesse (Parker, Reason, Manstead, & Stradling, 1995; Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990) et à n'éviter aucune situation de conduite, même à risques (Jette & Branch, 1992). Ainsi, les hommes ayant une plus haute évaluation de leurs capacités de conduite, ils sont plus nombreux à être impliqués dans des accidents consécutifs à une prise de risques, qui elle-même explique mieux la différence de sexe dans l'accidentologie routière que le sexe biologique (Waylen & McKenna, 2002).

2.3 Le style de conduite

La différence de sexe dans l'accidentologie routière peut en partie être expliquée par le style de conduite, correspondant aux habitudes de conduite individuelles (Laapotti, 2003), différent entre hommes et femmes. En effet, plusieurs études mettent en avant la plus forte propension des hommes à prendre des risques au volant et à transgresser les règles routières (Lawton, Parker, Manstead, & Stradling, 1997; Norris, Matthews, & Riad, 2000) pour expliquer cette sexospécificité (Organisation Mondiale de la Santé, 2005) en accidentologie routière. Le driving behaviour questionnaire (DBQ : Reason et al., 1990) est un questionnaire permettant de mesurer les comportements de conduite des individus. Il a ainsi été largement utilisé dans la littérature afin de mesurer les différents types de comportements de conduite de façon autorapportée. Cet outil permet de faire la distinction entre plusieurs dimensions, telles que les *inattentions*, définies comme « des comportements liés à un manque de concentration, n'étant pas menaçant pour les autres usagers mais ayant des conséquences principalement pour l'auteur » (Parker et al., 1995, p.1036), les *erreurs*, définies comme « des erreurs typiques de jugements et des échecs d'observation qui peuvent s'avérer dangereux pour les autres » (Parker et al., 1995, p.1036), les *violations*, définies comme « des écarts volontaires aux règles légales du comportement de conduite » (Parker et al., 1995, p.1036), et les *comportements positifs*, définis comme « des comportements d'apaisement des interactions sociales tels que faire attention à la fluidité du trafic, faire attention aux autres usagers, ou

simplement par politesse » (Guého, Granié, & Abric, 2014, p.42; Özkan & Lajunen, 2005a, p.357). Grâce à cette mesure, de nombreuses études montrent que les hommes rapportent plus de violations et d'infractions lorsqu'ils sont au volant que les femmes (Byrnes et al., 1999; Lawton, Parker, Stradling, & Manstead, 1997; Reason et al., 1990; Simon & Corbett, 1996).

Dans le cadre routier, les règles du code de la route étant établies pour maintenir la sécurité des usagers (Granié, 2012), leur transgression entraîne une certaine prise de risques, qui est elle-même liée au nombre d'accidents (Rajalin, 1994; Waylen & McKenna, 2002). Ainsi, les études montrent qu'au volant les hommes, et encore plus les jeunes hommes, s'engagent dans plus de comportements à risques que les femmes (Byrnes et al., 1999; Harré, Field, & Kirkwood, 1996), et qu'ils sont surtout motivés par le plaisir de prendre des risques (Jessor, 1987). On note par exemple que les hommes sont plus enclins à conduire au-delà de la limite de vitesse ou du taux limite d'alcool autorisé pour conduire (Parker et al., 1995; Storie, 1977). La transgression des règles du code de la route étant un plus fort prédicteur des accidents que l'exposition, l'âge, et le sexe (Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992; Parker et al., 1995), il apparaît donc nécessaire de prendre en compte le style de conduite des individus pour pouvoir mieux appréhender la différence de sexe dans l'accidentologie routière.

Pour résumer, que ce soit en France ou dans le monde, les hommes sont surreprésentés dans l'accidentologie routière. Cette sexospécificité peut, entre autres, être expliquée par la différence d'exposition au trafic et de style de conduite entre hommes et femmes, et par le sentiment de compétence en conduite automobile plus élevé des hommes. Il nous apparaît donc important de comprendre d'où peut venir ce sentiment de compétence en conduite automobile plus élevé chez les hommes.

3. Pourquoi une telle différence dans le style de conduite entre hommes et femmes ?

3.1 La prise de risques est associée au masculin

La prise de risques est définie comme un comportement entrepris délibérément et impliquant à la fois des dangers potentiels mais aussi la possibilité d'en retirer une récompense ou une satisfaction (Leigh, 1999). Byrnes, Miller, & Schafer (1999) estiment que, pour qu'il y ait prise de risques, il faut que le comportement entrepris puisse aboutir à plusieurs conséquences et que certaines d'entre elles s'avèrent indésirables voire dangereuses. La prise de risques

étant ainsi ambivalente, « les preneurs de risques eux-mêmes sont vus à la fois comme des héros et comme des idiots » (Ronay & Kim, 2006, p.397).

Une des premières explications de la différence de sexe dans les comportements de prise de risques a été avancée dans certaines études par une articulation des théories biologiques et évolutionnistes (Lam & Ozorio, 2013; Ronay & von Hippel, 2010). Ces études se sont particulièrement intéressées à la testostérone, hormone présente en plus grande quantité chez les hommes et qui entraîne une recherche de sensation accrue (Austin, Manning, McInroy, & Mathews, 2002; Campbell et al., 2010; Fink, Neave, Loughton, & Manning, 2006; Gerra et al., 1999; Zuckerman, 1990; Zuckerman & Kuhlman, 2000). Un taux élevé de testostérone amène les individus à se focaliser principalement sur les récompenses possibles résultant du comportement entrepris plutôt que sur ses pertes (van Honk et al., 2004), ce qui peut avoir pour conséquence d'entraîner une plus grande prise de risques (Coates & Herbert, 2008; Dabbs & Dabbs, 2000). Cependant, bien que ces études fournissent une explication des différences de sexe dans les comportements à risques, elles ne prennent pas en compte l'effet de l'environnement et des facteurs psychosociaux pouvant être liés à la prise de risques.

En France comme dans la plupart des sociétés occidentales, la masculinité est de manière stéréotypée associée à la prise de risques alors que la féminité l'est à un faible niveau de prise de risques (Bem, 1981, 1983; Granié, 2013; Kelling et al., 1976). Ainsi, les filles ont un seuil de danger plus bas, évaluent le risque plus fortement (Dejoy, 1992; Harré, Brandt, & Dawe, 2000; Hill et al., 2000; Peterson, Brazeal, Oliver, & Bull, 1997; Rosenbloom & Wolf, 2002), et se sentent plus vulnérables que les garçons (Hillier & Morrongiello, 1998). De plus, alors que la sévérité des conséquences prédit l'évaluation du risque des garçons, c'est la perception des conséquences négatives qui prédit celle des filles (Harris, Jenkins, & Glaser, 2006; Hillier & Morrongiello, 1998). Il semble que la prise de risques ait une plus forte valeur sociale pour les garçons et les hommes que pour les filles et les femmes et fasse ainsi partie de la construction de la masculinité (Hopkins & Emler, 1990). De ce fait, l'engagement dans un tel comportement permet aux hommes, en gagnant l'admiration de leurs pairs, de renforcer leur estime de soi (Wilson & Daly, 1985) et, dans certains cas, de s'insérer dans un groupe (Jessor, 1987). C'est ainsi que les études observent qu'à tous les âges et dans des domaines variés, les hommes s'engagent plus que les femmes dans des comportements et activités à risques (Byrnes et al., 1999). De plus, la féminité est également associée de manière stéréotypée à une plus grande conformité aux règles, et ce dès la petite enfance (Feingold, 1994; Kochanska, 2002; Kochanska, Casey, & Fukumoto, 1995). L'internalisation est définie comme « le processus par lequel les individus acquièrent les valeurs et les prescriptions sociales de source

externe et les transforment en attributs, valeurs et comportements personnels autorégulés » (Grolnick, Deci, & Ryan, 1997; cité par Granié, 2010, p.96). Chez les adolescents, il a été montré une relation entre leur prise de risques sur divers comportements (Kuther & Higgins-d'alessandro, 2000; Nucci, Guerra, & Lee, 1991; Tavecchio, Stams, Brugman, & Thomeer-bouwens, 1999) et leur manque d'internalisation morale, représentant les connaissances sociales relatives au concept de préservation du bien-être individuel et des notions de droit et de justice (Granié, 2010). Dans le domaine routier, les individus ayant un haut niveau de masculinité ont des croyances normatives plus faibles que les individus féminins à propos des comportements transgressifs (Granié, 2008). Ainsi, le niveau de féminité d'un individu conditionne sa conformité aux règles routières qui elle-même influence son niveau de prise de risques (Granié, 2009, 2013).

Ces différentes caractéristiques liées à la masculinité et à la féminité apportent un élément de compréhension au fait que la conformité aux stéréotypes masculins est un meilleur prédicteur de la prise de risques que le sexe biologique (Granié, 2009, 2010).

3.2 La conduite est une activité masculine

La conduite automobile est une activité complexe dans laquelle un grand nombre d'événements imprévisibles peuvent s'avérer potentiellement risqués et dangereux (Freydier, 2014; Van Elslande, 1992) et pour lesquels il est nécessaire de pouvoir réagir de façon adéquate et dans l'urgence. En ce sens, l'activité de conduite est une activité cognitive mais elle est également une activité sociale puisque la route est un espace partagé.

Depuis l'avènement de l'automobile, la conduite est perçue comme une activité sale et physique faisant aussitôt appel aux caractéristiques masculines (Berger, 1986). Ainsi, de nombreux stéréotypes sont véhiculés à propos des hommes au volant. En effet, ils sont décrits comme étant de bons conducteurs, compétents, et impliqués dans une activité cohérente avec leur rôle social bien qu'étant imprudents et commettant beaucoup d'infractions (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). Il est de plus à noter que cette vision des hommes au volant apparaît bien avant l'accès à la conduite puisqu'elle est stable dès l'âge de 10 ans (Granié & Papafava, 2011). Les jouets représentant les transports et leur manipulation sont considérés comme masculins (Miller, 1987). Les jouets participent à la formation des stéréotypes de sexe, des préférences sexuées, et des différences comportementales (Cherney & Ryalls, 1999) et ces jouets participent à considérer la conduite comme une activité masculine, avant même l'accès à la conduite. En effet, dès dix-huit mois,

les petites filles associent la voiture aux garçons (Serbin, Poulin-Dubois, Colburne, Sen, & Eichstedt, 2001), dès deux ans les enfants associent la réparation de voitures aux hommes (Poulin-Dubois, Serbin, Eichstedt, Sen, & Beissel, 2002; Serbin, Poulin-Dubois, & Eichstedt, 2002) et dès trois ans ils associent le fait de jouer avec des voitures aux garçons (Kuhn, Nash, & Brucken, 1978). Ainsi, les stéréotypes posent la voiture et la conduite comme relevant du masculin et amènent, dans une vision essentialiste, à poser l'homme comme naturellement compétent en conduite automobile. Ces stéréotypes peuvent être utilisés par les hommes pour justifier leurs infractions et leurs prises de risques (Granié, 2013), la vitesse et la capacité à dépasser étant en général considérées comme des preuves de compétences (Näätänen & Summala, 1976).

3.3 Double facteur de risques pour les hommes conducteurs

Comme nous l'avons abordé précédemment, la masculinité est de façon stéréotypée associée à une valorisation de la prise de risques (Bem, 1981, 1983; Granié, 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004). De plus, la conduite automobile est une activité liée depuis sa naissance au masculin, et dans laquelle le risque est omniprésent (Berger, 1986; Freydier, 2014; Van Elslande, 1992). Les stéréotypes de sexe étant engagés dans un contexte social, il est possible que l'addition de ces deux notions puisse représenter un double facteur de risques pour les hommes lors de la conduite automobile.

Ainsi, les hommes sont plus nombreux à s'engager dans des comportements de transgressions et à risques au volant (Byrnes et al., 1999; Harré et al., 1996; Lawton et al., 1997; Reason et al., 1990; Simon & Corbett, 1996), ce qui expliquerait en grande partie leur surreprésentation dans les accidents de la route (Simon & Corbett, 1996; Storie, 1977). En effet, sur la période 2006-2009, les hommes en France avaient 1,8 fois plus de risques d'avoir un accident (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2011) et représentaient en 2012 76,7% des tués sur les routes françaises (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013), alors qu'ils ne représentent que 48% de la population et 52% des parcours en voiture (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2012b). De plus, les hommes rapportent également plus d'infractions, de violations agressives et ordinaires et d'erreurs de façon autorapportée (Lawton et al., 1997; Özkan & Lajunen, 2005b, 2006; Reason et al., 1990). De plus, de nombreuses études ont mis en évidence que le sexe psychologique des individus avait également un effet sur les comportements de conduite automobile et que la masculinité était liée à la prise de risques (Raithel, 2003). En effet, quel

que soit leur sexe biologique, les individus ayant un haut niveau de masculinité rapportent plus d'accidents, plus de transgressions et d'infractions, et plus de violations ordinaires et agressives (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005a, 2005b; Sümer, Özkan, & Lajunen, 2006). De plus, la masculinité est positivement liée aux compétences perceptivo-motrices elles-mêmes liées aux accidents (Özkan & Lajunen, 2006). Ceci corrobore donc l'idée qu'à la fois le sexe biologique (être un homme) et le sexe psychologique (avoir un haut niveau de masculinité) peuvent engendrer de la prise de risques en conduite automobile.

Pour résumer, la conduite automobile est, depuis son avènement, liée au rôle masculin (Berger, 1986) tout comme la prise de risques (Bem, 1981, 1983; Granié, 2013; Kelling et al., 1976). Ceci peut être considéré comme un double facteur de risques pour les hommes conducteurs et permet ainsi de comprendre en partie leur plus grande accidentologie routière. Les stéréotypes de sexe attachés aux hommes conducteurs ayant des conséquences sur le comportement de conduite des individus, on peut donc se demander quelles sont les images qui sont attachées aux femmes conductrices et quelles en sont leurs conséquences.

4. Quid des femmes conductrices ?

4.1 Les stéréotypes de la femme au volant

La conduite automobile étant depuis ses débuts considérée comme une activité masculine (Berger, 1986), de nombreux stéréotypes concernant les femmes au volant ont également vu le jour. Dans un premier temps, Berger (1986) met en avant que les femmes, étant perçues comme incapables de gérer une situation stressante et demandant une prise de décision rapide, sont également vues comme étant incompetentes au volant puisque c'est une activité dans laquelle ce genre de situation est fréquent. Ainsi, de nombreux proverbes tels que « femme au volant, mort au tournant » se sont développés autour de cette idée et restent encore aujourd'hui fortement ancrés dans la société. Cependant, ce n'est que depuis peu que des études ont cherché à connaître le contenu exact de ces stéréotypes. Elles ont mis en évidence que les femmes au volant, bien qu'étant vues comme prudentes, courtoises, se conformant au code de la route, et ayant peu d'accidents graves, sont également perçues comme étant incompetentes, dangereuses, inattentives, trop lentes, et ayant beaucoup d'accidents (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). On peut observer que ces qualificatifs sont l'inverse de ceux qui sont attribués aux hommes, et il a également été mis en évidence qu'ils

tendent à se développer avec l'avancée en âge pendant l'adolescence contrairement à l'image de l'homme au volant qui est stable dès 10 ans (Granié & Papafava, 2011). Les femmes sont donc perçues comme étant impliquées dans une activité incohérente avec leur rôle social (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011) et cette vision essentialiste de la femme conductrice permet aux individus de justifier leur prudence et conformité au code de la route par le fait qu'elles sont incompetentes au volant (Granié, 2013).

Les stéréotypes de sexe impactant la manière dont l'individu se perçoit et se positionne dans la société, nous allons voir quelles peuvent être les conséquences de tels stéréotypes concernant les femmes conductrices sur les individus.

4.2 Impact des stéréotypes de la femme au volant

Les stéréotypes peuvent avoir des effets psychologiques négatifs sur la manière dont un individu se perçoit, se positionne, et se comporte dans la société. La conduite étant considérée comme une activité masculine (Berger, 1986), et le masculin étant la catégorie sociale dominante dans notre société (Héritier, 2005), cela peut avoir un effet sur la manière dont les femmes perçoivent leurs propres compétences de conduite. En effet, on peut observer que les femmes elles-mêmes considèrent les femmes conductrices comme dangereuses et inattentives bien qu'elles pensent aussi qu'elles soient prudentes et courtoises (Félonneau & Becker, 2011). De plus, elles évaluent leurs capacités de conduite moins positivement que les hommes évaluent les leurs (Delhomme, 1991; Engström, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen, & Nyberg, 2003). Sachant que la croyance concernant la capacité que les individus pensent avoir à accomplir une tâche influence grandement les résultats qu'ils anticipent (Bandura, 2007), le plus faible sentiment de compétence des femmes en conduite automobile pourrait influencer leurs comportements, en tant que conductrices mais aussi pendant la formation.

Au niveau pratique en effet, les recherches ont montré que les garçons en période d'apprentissage à la conduite pensent être plus compétents que les filles (Nyberg & Gregersen, 2007). De plus, dans les faits, il a été observé que, lors de la première passation, le taux de réussite des femmes à l'examen du permis de conduire tant théorique que pratique est inférieur à celui des hommes et qu'il leur est nécessaire de suivre un plus grand nombre de leçons avant de pouvoir le présenter (Assailly, 2005). Une fois conductrices, les femmes rapportent plus d'erreurs d'inattentions, moins de violations (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005b), et accordent plus d'importance aux compétences liées à la sécurité (Lajunen &

Summala, 1995; Sümer et al., 2006). Ainsi, les femmes se conforment aux stéréotypes de sexe associés à la conduite les concernant. Il a également été montré que, quel que soit leur sexe biologique, les individus ayant un haut niveau de féminité rapportent moins d'accidents, moins de transgressions, moins de violations ordinaires et agressives, moins de prise de risques au volant, et une conduite moins agressive, mais plus de comportements positifs au volant (Guého, 2015; Krahé, 2005; Özkan & Lajunen, 2005a, 2005b). De plus, la féminité est positivement liée aux compétences liées à la sécurité, elles-mêmes négativement liées au nombre d'accidents (Özkan & Lajunen, 2006). Ceci corrobore également l'idée qu'à la fois le sexe biologique et le sexe psychologique peuvent avoir un effet sur le comportement de conduite des individus.

4.3 Impact de la menace du stéréotype des femmes au volant

Depuis quelques temps, des études s'intéressent à l'effet que peut avoir la menace du stéréotype des femmes au volant sur les femmes lors d'une activité liée à la conduite automobile. Pour rappel, la menace du stéréotype est un effet contextuel qui repose sur l'hypothèse que, lorsqu'il est rendu saillant, le stéréotype ciblant un groupe aura un effet direct sur les performances des membres du groupe lors de la tâche évaluative correspondante (Leyens et al., 2000; Steele & Aronson, 1995).

Deux études ont pu mettre en avant que, lors d'un test de code de la route, les femmes pour lesquelles une différence dans les capacités de conduite entre hommes et femmes avait été mise en avant, avaient des performances inférieures par rapport à celles pour lesquelles aucune information de ce type n'était avancée (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011). De plus, Chateignier et ses collaborateurs (2011) ont également pu montrer l'implication de la colère dans l'effet délétère de la menace du stéréotype, puisque les participantes de la condition menaçante ont été plus rapides à identifier des mots liés à la colère. Cet effet de menace du stéréotype a également été montré par Yeung et von Hippel (2008) sur un simulateur de conduite. En effet, les femmes en condition menace du stéréotype avaient deux fois plus de risques que les autres de percuter un piéton lors d'une tâche en simulateur de conduite. De plus, ces auteurs ont pu mettre en avant que la menace du stéréotype produit un effet équivalent à la production d'une tâche secondaire (Yeung & von Hippel, 2008). Ces études appuient également l'importance de prendre en compte l'effet que peuvent avoir les stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile sur les individus pour une meilleure compréhension des comportements routiers et de l'accidentologie routière.

En résumé, on observe en France et dans les différentes régions du monde une différence de sexe dans l'accidentologie et la mortalité routière : en France, les hommes conducteurs représentent la grande majorité des tués, blessés, et condamnés pour des délits routiers (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2008a, 2013). Leur exposition plus élevée au trafic routier ne suffit pas, à elle seule, à expliquer cette différence : le style de conduite et le sentiment de compétence de conduite sont également des facteurs explicatifs de cette sexospécificité (Organisation Mondiale de la Santé, 2005; Waylen & McKenna, 2002). En effet, les transgressions et prises de risques plus nombreuses chez les hommes expliquent mieux cette différence que le nombre de kilomètres parcourus (Byrnes et al., 1999; Harré et al., 1996; Lawton et al., 1997; Reason et al., 1990; Simon & Corbett, 1996; Waylen & McKenna, 2002). De plus, la conduite automobile étant depuis son avènement liée au rôle masculin (Berger, 1986), tout comme la prise de risques (Bem, 1981, 1983; Granié, 2013; Kelling et al., 1976), cela peut être considéré comme un double facteur de risques pour les hommes conducteurs et peut en partie expliquer leur plus grande implication dans les comportements à risques au volant (Byrnes et al., 1999; Harré et al., 1996; Lawton et al., 1997; Reason et al., 1990; Simon & Corbett, 1996). Dans ce contexte, de nombreux stéréotypes de sexe se sont développés à propos des hommes et des femmes conducteurs. Ainsi, les hommes sont considérés comme naturellement compétents pour la conduite et les femmes comme naturellement incompetentes (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011) et cela a des conséquences sur le ressenti et le comportement des individus en conduite automobile. En effet, les hommes évaluent leurs capacités de conduite de façon plus positive que ne le font les femmes (Delhomme, 1991; Engström et al., 2003) et sont sur-impliqués dans les accidents consécutifs à une prise de risques (Waylen & McKenna, 2002). A l'inverse, les femmes ont un plus faible sentiment de compétence de conduite automobile (Delhomme, 1991 ; Engström et al 2003), et accordent plus d'importance aux compétences liées à la sécurité (Lajunen & Summala, 1995 ; Sümer, Ozkan, & Lajunen, 2006). De plus, en situation de menace du stéréotype, les femmes voient leurs performances sur des tâches liées à la conduite diminuer (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011; Yeung & von Hippel, 2008). Ainsi, afin de mieux comprendre la sexospécificité dans l'accidentologie routière, il semble donc important de considérer les stéréotypes de sexe spécifiques à la conduite automobile, en plus du sexe biologique et psychologique des individus.

CHAPITRE 5. Problématique

1. Contexte et objectif

Au cours de notre quatrième chapitre théorique, nous avons pu constater que la conduite automobile est un domaine de la vie sociale où les différences entre les sexes s'expriment de façon significative, notamment en termes de rapport au risque. En effet, en France et dans le monde, les hommes ont un taux de morbidité et mortalité routière plus élevé que les femmes puisqu'ils représentent 75% des tués sur la route (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013; World Health Organization, 2002). De plus, comparés aux femmes, les hommes rapportent plus de violations et d'infractions (Byrnes et al., 1999; Lawton et al., 1997; Reason et al., 1990; Simon & Corbett, 1996), sont plus enclins à conduire au-delà de la limite de vitesse et du taux d'alcool autorisés (Parker et al., 1995; Storie, 1977), et montrent une plus faible motivation à se conformer aux règles routières (Yagil, 1998). A l'inverse, les femmes rapportent moins de violations et plus d'erreurs d'inattention et de comportements positifs au volant (Guého, 2015; Guého et al., 2014; Özkan & Lajunen, 2005a, 2005b), accordent plus d'importance aux compétences liées à la sécurité (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006), et expriment une plus forte motivation à se conformer aux règles routières (Yagil, 1998). Les règles du code de la route étant établies pour maintenir la sécurité des usagers en interdisant les comportements dangereux, leur transgression entraîne donc une implication dans ces comportements dangereux. Il a ainsi été montré que la transgression des règles du code de la route est un plus fort prédicteur des accidents que l'exposition, l'âge, et le sexe (Parker et al., 1992, 1995).

C'est pourquoi l'étude des facteurs psychosociaux régulateurs de ces conduites de transgressions et de ces comportements à risques constitue le cadre général de ce travail de thèse. L'objectif de nos recherches est ainsi d'analyser l'effet des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile sur les comportements autorapportés et effectifs reliés à une tâche de conduite, d'une part en prenant en compte les facteurs psychosociaux susceptibles d'influencer cet effet, et d'autre part en étudiant l'effet du contexte sur ces relations grâce à l'effet de menace du stéréotype.

2. Effet de l'intériorisation des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile

2.1 Adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile, identité de genre, et perception des comportements de conduite

2.1.1 Adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA) et identité de genre

Les rôles sociaux de sexe représentent les traits de personnalité, attitudes, comportements, activités, valeurs, pouvoir, et influences sociales attribués aux hommes et aux femmes (Eagly, 1987; Marro, 1998; Vouillot, 2002). Ils forment ainsi ce qu'une culture considère comme qualités et comportements désirables en fonction de l'appartenance d'un individu à un groupe de sexe et sont basés sur les stéréotypes de sexe (Eagly, 1987). Les stéréotypes de sexe posent de manière générale l'homme comme dominant, fort, compétiteur, et preneur de risques, et la femme comme soumise, sentimentale, préoccupée par les autres, et évitant le risque (Bem, 1981; Granié, 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004; Williams & Best, 1982, 1990).

Dans le domaine de la conduite automobile, de nombreux stéréotypes de sexe spécifiques à la conduite automobile se sont également développés. Ceux-ci avancent que les hommes conducteurs sont naturellement compétents en conduite automobile bien qu'étant imprudents, commettant beaucoup d'infractions, et conduisant trop vite alors que les femmes sont décrites comme civiques, prudentes, respectant le code de la route mais incompetentes (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). Ainsi, ces caractéristiques assignées aux hommes et aux femmes au volant sont cohérentes avec celles associées aux hommes et aux femmes en général. En effet, la conduite automobile est depuis son avènement considérée comme une activité masculine (Berger, 1986) et les hommes au volant sont considérés, à l'inverse des femmes, comme impliqués dans une activité cohérente avec leur rôle social (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011).

L'appartenance à un groupe de sexe étant au fondement de la construction identitaire de chaque individu (Le Maner-Idrissi, 1997; Vouillot, 2002), l'individu cherche à adopter les prescriptions sociales assignées à son groupe afin de ne pas risquer de se faire rejeter. Ainsi, nous faisons l'hypothèse que les individus adhérant et se conformant aux stéréotypes relatifs à leur groupe de sexe (hommes masculins, femmes féminines) devraient également adhérer aux stéréotypes de sexe qui sont spécifiques à la conduite automobile et qui sont conformes aux

stéréotypes de sexe généraux. La masculinité chez les hommes et la féminité chez les femmes devraient entraîner une plus forte adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile. Au contraire, la conformité aux stéréotypes associés à l'autre groupe de sexe (hommes féminins, femmes masculines) devrait amener une prise de distance par rapport aux stéréotypes de sexe associés à la conduite. Ainsi, la féminité chez les hommes et la masculinité chez les femmes devraient entraîner une plus faible adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite.

2.1.2 Adhésion aux SSACA, identité de genre et perceptions des comportements de conduite

Les stéréotypes de sexe associés à la conduite posent les femmes comme des conductrices incompetentes (Berger, 1986; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011), ce qui peut avoir des conséquences sur leur propre sentiment de compétence en conduite automobile. Le sentiment de compétence, défini comme « la croyance en ses propres capacités à produire les comportements requis pour atteindre un type de performance donné » (Bandura, 1986, p.391), se construit principalement sur les expériences vécues par les individus au cours de leur socialisation. Ainsi, à force d'être confrontées aux stéréotypes les concernant, les femmes peuvent les intérioriser et penser qu'ils représentent la réalité (Allport, 1954). C'est ainsi que les femmes se sentent moins compétentes et accordent moins de valeurs aux domaines associés au masculin (Bois et al., 2005; Nosek et al., 2002). Dans le domaine de la conduite automobile, les femmes perçoivent effectivement de façon négative leurs propres compétences de conduite automobile (Delhomme, 1991; Engström et al., 2003). A l'inverse, les hommes évaluent leurs capacités de conduite de façon plus positive que ne le font les femmes, exprimant ainsi un plus grand optimisme comparatif et se percevant même compétents (Delhomme, 1991; Delhomme & Meyer, 2004; Engström et al., 2003; Katila et al., 2004).

Nous faisons alors l'hypothèse que, chez les deux sexes, du fait du lien entre masculinité, prise de risques et conduite automobile, la masculinité sera positivement liée au sentiment de compétence de conduite, et aux optimismes comparatifs concernant les compétences et le risque d'accidents. Nous faisons également l'hypothèse que, du fait du lien entre féminité et prudence, la féminité sera négativement liée au sentiment de compétence de conduite, mais positivement liée à l'optimisme comparatif concernant la prudence.

Enfin, les stéréotypes de sexe associés à la conduite posant les hommes comme naturellement compétents et les femmes comme des conductrices incompetentes, nous faisons l'hypothèse

que l'adhésion aux SSACA devrait impacter le sentiment de compétence de conduite et l'optimisme comparatif, de façon différenciée en fonction du sexe de l'individu. Ainsi, l'adhésion aux SSACA devrait renforcer le sentiment de compétence de conduite chez les hommes mais faire baisser le sentiment de compétence de conduite chez les femmes. De même, l'adhésion aux SSACA devrait renforcer l'optimisme comparatif des hommes, en termes de compétences, et renforcer l'optimisme comparatif des femmes, en termes de prudence.

De plus, il a été remarqué que les individus ayant une haute compétence perçue en conduite automobile tendent à exprimer un optimisme comparatif à propos de leur risque d'accident (Matthews & Moran, 1986), de leur compétence, et de leurs erreurs (Boccaro et al., 2010; Delhomme, 1991). Nous faisons alors l'hypothèse que le sentiment de compétence de conduite sera positivement lié aux optimismes comparatifs concernant les compétences, la prudence, et le risque d'accident, puisque la littérature a montré que les individus qui expriment des biais d'évaluation positifs de soi se perçoivent comme compétents en conduite (Deery, 1999; McKenna, Stanier, & Lewis, 1991).

2.2 Adhésion aux SSACA, identité de genre, perception des comportements de conduite, et comportements de conduite

Les stéréotypes de sexe posent la prise de risques et la conduite automobile comme un comportement et une activité typiquement masculins (Bem, 1981, 1983; Berger, 1986; Granié, 2013; Kelling et al., 1976) ce qui a des conséquences sur le comportement de conduite des individus. En effet, les études ont mis en avant que, quel que soit leur sexe biologique, les individus ayant un haut niveau de masculinité déclarent plus de transgressions et de violations, et moins d'erreurs d'inattention et d'inexpérience alors que les individus ayant un haut niveau de féminité déclarent plus de comportements positifs (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005a, 2005b). Dans d'autres domaines dans lesquels il existe des stéréotypes de sexe spécifiques, il a été mis en avant que ces stéréotypes spécifiques avaient des influences sur le comportement des hommes et des femmes. En effet, par exemple dans le domaine sportif dans lequel il existe des stéréotypes de sexe spécifiques en fonction des différentes disciplines (Chalabaev et al., 2013), les individus sont majoritaires à pratiquer un sport qui est conforme à leur sexe (INSEE, 2013b). De plus, l'adhésion au stéréotype posant les femmes comme incompetentes en football prédit négativement leur performance, par l'intermédiaire de la compétence perçue qui est elle-même positivement liée à la masculinité

(Chalabaev, Sarrazin, & Fontayne, 2009). En plus des stéréotypes de sexe, les stéréotypes spécifiques à la conduite qui sont assignés aux hommes et aux femmes au volant devraient ainsi avoir un effet sur le comportement de conduite des individus.

Ainsi, nous faisons alors l'hypothèse que, chez les deux sexes, la masculinité sera positivement liée aux violations et la féminité sera négativement liée aux violations et positivement liée aux comportements positifs. Par ailleurs, nous faisons l'hypothèse que l'adhésion aux SSACA devrait entraîner leur conformité en termes de comportements de conduite. Ainsi, chez les hommes, l'adhésion aux SSACA devrait être positivement liée aux violations tandis que, chez les femmes, l'adhésion aux SSACA devrait être négativement liée aux violations.

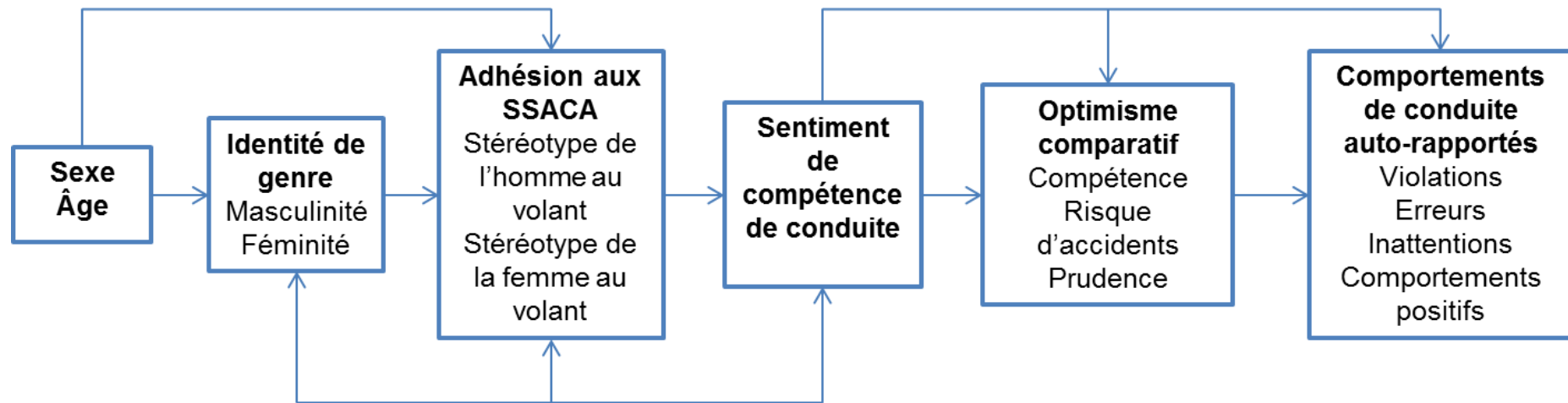
Concernant le sentiment de compétence de conduite, il a été mis en évidence que les comportements de conduite étaient hautement liés au sentiment de compétence en conduite automobile (Matthews, 1986). Ainsi, de fortes croyances en ses propres compétences de conduite amèneraient les individus à conduire jusqu'aux limites de leurs capacités (Matthews, 1986), à rouler plus fréquemment en excès de vitesse (Parker et al., 1995; Reason et al., 1990), et à n'éviter aucune situation de conduite même à risques (Jette & Branch, 1992). De plus, il a été remarqué qu'une haute compétence perçue en conduite automobile amenait un optimisme comparatif plus élevé concernant le risque d'accident (Matthews & Moran, 1986), leur compétence, et leurs erreurs (Boccaro et al., 2010; Delhomme, 1991), optimisme comparatif qui est lui-même lié à plus de violations (Parker et al., 1995).

Le sentiment de compétence de conduite augmentant les comportements de transgressions, nous faisons d'abord l'hypothèse que, chez les hommes comme chez les femmes, le sentiment de compétence de conduite sera positivement lié aux violations.

De plus, nous faisons l'hypothèse que, chez les deux sexes, l'optimisme comparatif concernant le risque d'accident sera positivement lié aux violations et négativement aux erreurs et aux inattentions alors que l'optimisme comparatif concernant la prudence sera négativement lié aux violations et positivement lié aux comportements positifs.

En résumé, comme le montre la figure 1, nous faisons l'hypothèse générale que l'identité de genre, l'adhésion aux SSACA, le sentiment de compétence de conduite, et l'optimisme comparatif seront reliés et auront un effet sur les comportements de conduite automobile autorapportés par les individus.

Figure 1 : Modèle testé dans les deux premières études de la thèse



3. Effet de menace des SSACA

Comme nous l'avons abordé dans le chapitre 2, les stéréotypes peuvent impacter l'individu par leur intériorisation au cours de la socialisation, mais également par leur saillance dans certaines situations, notamment évaluatives. Cet effet est appelé le phénomène de menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995).

Ainsi, la première partie de ce travail de thèse vise à montrer les effets de l'intériorisation des stéréotypes sur les comportements de conduite et la deuxième partie de cette thèse consistera à étudier cet effet contextuel de menace lors de tâches liées à la conduite automobile en prenant en considération les différents facteurs psychosociaux étudiés précédemment ainsi que le niveau d'anxiété des individus.

3.1 Performances et anxiété en situation de menace du stéréotype

La menace du stéréotype correspond au fait que lorsque le stéréotype ciblant un groupe d'individus est rendu saillant dans une tâche évaluative correspondante, cela a un effet délétère sur les performances de ces individus, qui est dû à leur inquiétude de confirmer ce stéréotype (Leyens et al., 2000; Steele, 1997; Steele & Aronson, 1995). En conduite automobile, cet effet a été montré chez les femmes, cibles de stéréotypes négatifs, lors de tâches de conduite sur simulateur et de tests de code de la route (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011; Yeung & von Hippel, 2008). Les femmes placées en situation de menace de stéréotype avaient deux fois plus de risques de percuter un piéton en simulateur de conduite (Yeung & von Hippel, 2008) et avaient de moins bonnes performances lors d'un test de code de la route (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011). Certaines émotions liées à ce contexte menaçant sont susceptibles d'expliquer cette baisse des performances. Une des études a ainsi montré que la colère était impliquée dans cet effet de menace lié au stéréotype négatif de la femme au volant (Chateignier et al., 2011). Cependant, aucune de ces études ne s'est intéressée au rôle de l'anxiété, qui apparaît pourtant dans la littérature comme une explication plausible de la baisse de performances en menace du stéréotype (Aronson et al., 1998; Spencer et al., 1999; Steele, 1997). En plus de l'anxiété de base de l'individu, une forme d'anxiété appelée anxiété-état peut apparaître de façon non permanente lorsque l'individu est placé dans un contexte particulier (Lubart, 2006), comme c'est le cas en situation de menace du stéréotype (Leyens et al., 2000; Steele & Aronson, 1995). En situation de menace du stéréotype, l'anxiété-état de l'individu augmenterait, ce qui surchargerait sa

mémoire de travail, le plaçant ainsi dans une situation équivalente à la production d'une double tâche.

Nous faisons alors l'hypothèse que la situation de menace du stéréotype de la femme au volant va dégrader les performances des femmes et va augmenter leur anxiété-état en les plaçant dans une situation contextuelle menaçante et évaluative. De plus, nous faisons l'hypothèse que l'augmentation de l'anxiété-état des femmes placées en situation de menace du stéréotype va dégrader leurs performances, en les plaçant dans une situation équivalente à la production d'une double tâche en surchargeant leur mémoire de travail.

3.2 Conscience du stigmat, identification au groupe, et sentiment de compétence de conduite

La conscience du stigmat, le degré d'identification au groupe, et le sentiment de compétence sont des facteurs qui peuvent influencer l'impact de l'effet de menace du stéréotype sur un individu.

En effet, il a été montré que plus un individu a conscience qu'un stéréotype négatif est attaché à son groupe, plus sa performance lorsqu'il est placé en situation de menace du stéréotype est altérée (Brown & Pinel, 2003; Nguyen & Ryan, 2008; Schmader, 2002), et ceci même s'il n'adhère pas au stéréotype le concernant (Steele & Aronson, 1995). Cependant, plusieurs études ont mis en avant que l'adhésion au stéréotype correspondant à la tâche à effectuer pouvait augmenter l'effet produit par la menace du stéréotype (Bonnot & Croizet, 2007; Brown & Pinel, 2003; Kiefer & Sekaquaptewa, 2007; Marro & Vouillot, 1991; Nguyen & Ryan, 2008; Schmader, 2002). En effet, il a été montré que des femmes réalisant un test de mathématiques étaient d'autant plus affectées par la menace qu'elles associaient le domaine des mathématiques aux hommes (Kiefer & Sekaquaptewa, 2007) et qu'elles adhéraient au stéréotype de la femme incompetente en mathématiques (Bonnot & Croizet, 2007; Marro & Vouillot, 1991).

Nous faisons alors l'hypothèse que l'effet de menace du stéréotype sur les performances des femmes sera d'autant plus fort qu'elles adhéreront aux SSACA. Nous faisons également l'hypothèse que l'effet de menace sera plus important chez les femmes qui ont conscience du stéréotype négatif attaché à leur groupe d'appartenance.

Il a également été montré que l'importance qu'un individu donne à son appartenance groupale dans la définition de son identité module l'impact de la menace du stéréotype sur les

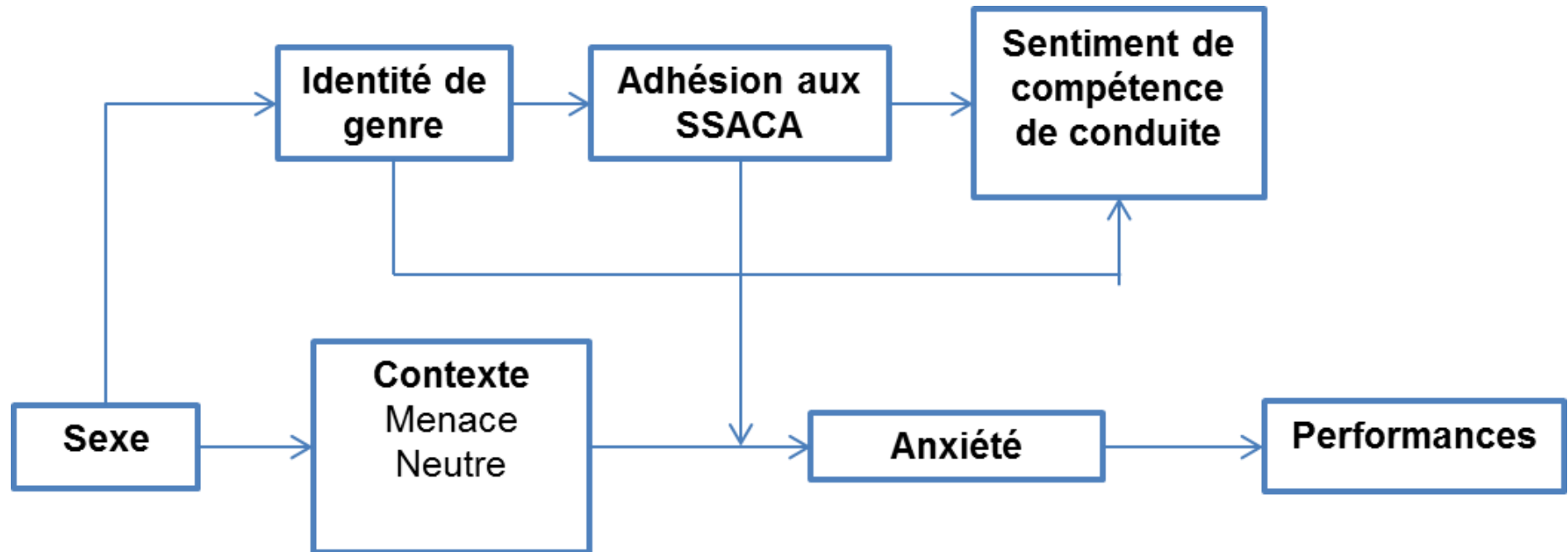
performances (Maas & Cadinu, 2003; Schmader, 2002). La construction identitaire d'un individu reposant en grande partie sur son sentiment d'appartenir à un groupe de sexe (Le Maner-Idrissi, 1997; Vouillot, 2002), cette appartenance au groupe de sexe est d'autant plus importante dans la définition de son identité qu'il adhère et se conforme aux prescriptions sociales relatives à son groupe. Ainsi, si le groupe social d'appartenance est une source importante d'identité pour l'individu, il ressentira une plus grande menace pour son identité lors de la tâche évaluative correspondant au stéréotype visant son groupe d'appartenance et cherchera à maintenir une image positive de son identité, résultant ainsi en des performances plus altérées (Maas & Cadinu, 2003; Schmader, 2002).

Nous faisons alors l'hypothèse que l'effet de menace du stéréotype sur les performances des femmes sera d'autant plus important que leur conformité aux stéréotypes de sexe féminin sera élevée et qu'elles accorderont de l'importance à leur groupe de sexe d'appartenance.

Enfin, il a été montré que les stéréotypes de sexe avaient des conséquences sur le sentiment de compétence de conduite que ressentaient les individus lors de la tâche correspondante. En effet, de nombreuses études ont montré sur des domaines variés que les femmes se sentaient en général moins compétentes que les hommes sur les activités traditionnellement associées au masculin (Bonnot & Croizet, 2007; Fredricks & Eccles, 2005; Jacobs et al., 2002; Marro & Vouillot, 1991). Nous faisons alors l'hypothèse que l'effet de menace du stéréotype sera d'autant plus important que les femmes auront un sentiment de compétence de conduite élevé.

En résumé, comme le montre la figure 2, nous faisons l'hypothèse que l'anxiété, mais aussi l'identité de genre, l'adhésion aux SSACA, et le sentiment de compétence de conduite automobile devraient avoir un effet sur l'impact de la menace du stéréotype sur l'individu lors d'une tâche liée à la conduite automobile.

Figure 2 : Modèle testé dans les deux dernières études de la thèse



4. Présentation de la partie empirique

Ce travail de thèse porte sur l'analyse de l'effet des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile sur les comportements autorapportés et effectifs reliés à une tâche de conduite, d'une part en prenant en compte les facteurs psychosociaux susceptibles d'influencer cet effet, et, d'autre part, en étudiant l'effet du contexte sur ces relations, par l'intermédiaire de l'étude de l'effet de menace du stéréotype. Ainsi, il se décompose en deux axes, portant chacun sur un de ces objectifs.

Le premier axe consistera d'abord à construire et valider un instrument de mesure de l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA), dont nous servirons tout au long de la thèse, puis à mettre cette adhésion en relation avec les facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite et les comportements de conduite autorapportés. Ainsi, l'étude 1 aura pour objectif de créer et valider un questionnaire d'adhésion aux SSACA et d'étudier les différences interindividuelles de cette adhésion en fonction du sexe et de l'âge des individus. Une étude complémentaire permettra de valider une version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA, afin de pouvoir croiser cette variable avec d'autres outils de mesure dans l'étude 2. Lors de cette deuxième étude, l'adhésion aux SSACA sera mise en relation avec l'identité de genre, le sentiment de compétence de conduite, l'optimisme comparatif concernant les compétences, la prudence, et le risque d'accident, et les comportements de conduite autorapportés, afin de tester les hypothèses posées dans la première partie de notre problématique.

Le deuxième axe consistera ensuite à étudier l'effet de l'adhésion aux SSACA dans une situation de menace du stéréotype lors d'une tâche portant sur la conduite automobile, en prenant en compte l'effet des facteurs psychosociaux étudiés précédemment. Ainsi, l'étude 3 aura pour objectif d'étudier l'effet de menace du stéréotype sur les performances de jeunes conductrices lors d'une tâche en simulateur de conduite et la manière avec laquelle l'adhésion aux SSACA, l'identité de genre et l'anxiété peuvent influencer cet effet. Puis, l'étude 4 portera sur l'étude de cet effet de menace du stéréotype à la fois chez les hommes et les femmes lors d'un test de code de la route et cherchera à savoir si l'adhésion aux SSACA et les facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite automobile – l'anxiété, l'identité de genre, la perception des relations entre Soi, le groupe de sexe et la tâche et le sentiment de compétence – ont une influence sur cette menace.

Chapitre 6. Contributions empiriques

Axe 1 : Stéréotypes de sexe associés à la conduite, facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite, et comportements de conduite autorapportés

Etude 1 : Développement d'un questionnaire de mesure de l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile.

Notre première étude a pour objectif de développer un questionnaire mesurant l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile. Nous étudions également, de manière exploratoire, l'effet de l'âge et du sexe sur cette adhésion.

Comme nous l'avons vu précédemment, la « sexospécificité » (Organisation Mondiale de la Santé, 2005) en accidentologie routière est aujourd'hui majoritairement expliquée par le genre des individus. Depuis plusieurs années, des études s'intéressent plus particulièrement à l'effet des stéréotypes de sexe qui sont spécifiquement associés à la conduite automobile. Elles ont montré que l'évocation du stéréotype négatif de la femme au volant (la femme incompétente au volant) a un effet perturbateur sur les performances des conductrices lors d'une tâche de conduite (Yeung & von Hippel, 2008) ou lors d'un test de code de la route (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011). Ces études n'ont cependant fait qu'évoquer le stéréotype négatif général de la femme au volant, sans en cerner le contenu exact ni en mesurer l'adhésion chez les individus, alors même que des recherches sur la menace du stéréotype dans d'autres domaines ont montré que les individus étaient d'autant plus affectés par la menace qu'ils adhéraient au stéréotype les concernant et correspondant à la tâche à effectuer (Bonnot & Croizet, 2007; Kiefer & Sekaquaptewa, 2007; Marro & Vouillot, 1991).

Des études récentes ont cherché à déterminer le contenu exact des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile en France (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). Une première étude a montré que les adolescents français décrivent les femmes conductrices comme respectant le code de la route et ayant moins d'accidents graves que les hommes bien qu'étant incompétentes, ayant beaucoup de petits

accidents, et étant impliquées dans une activité incohérente avec leur rôle social (Granié & Papafava, 2011). A l'inverse, les adolescents français décrivent les hommes conducteurs comme compétents et impliqués dans une activité cohérente avec leur rôle social bien qu'étant imprudents et commettant beaucoup de transgressions (Granié & Papafava, 2011). Cette étude a également mis en évidence que ce stéréotype de l'homme conducteur est stable dès l'âge de dix ans alors que les éléments négatifs concernant celui de la femme conductrice tendent à se renforcer avec l'âge (Granié & Papafava, 2011). Ces résultats ont ensuite été confirmés sur des individus français âgés de 16 à 85 ans grâce à un questionnaire d'association libre (Degraeve et al., 2015). Ainsi, les individus perçoivent les hommes conducteurs comme compétents bien qu'impatients, imprudents, discourtois, commettant beaucoup de transgressions, et conduisant trop vite, alors qu'ils perçoivent les femmes conductrices comme courtoises, prudentes, vigilantes, se conformant aux règles du code de la route, bien qu'incompétentes, dangereuses, inattentives, et conduisant doucement. Finalement, quatre dimensions différenciant les hommes et les femmes conducteurs ont émergé de ces études : les compétences de conduite, la courtoisie au volant, le respect du code de la route, et l'évitement du risque en conduite automobile.

A notre connaissance, il n'existe pas d'instrument permettant de mesurer le degré individuel d'adhésion à ces différentes dimensions des stéréotypes de l'homme et la femme au volant. Afin de pouvoir prendre en compte l'effet de ces adhésions sur les comportements du conducteur, il nous semblait donc nécessaire de créer un outil permettant de les mesurer. L'objectif de cette étude était donc de créer un questionnaire permettant de mesurer l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile chez les adultes français sans que les participants aient à les comparer directement. En se basant sur la littérature (Berger, 1986; Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011), nous avons émis l'hypothèse selon laquelle les stéréotypes concernant les hommes et les femmes au volant peuvent être regroupés en quatre dimensions : compétences de conduite, respect du code de la route, évitement du risque, et courtoisie au volant. De plus nous avons étudié de manière exploratoire l'effet de l'âge et du sexe sur cette adhésion.

1. Etude 1a : construction et validation de la version longue du questionnaire d'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA)

1.1 Méthode

1.1.1 Matériel

1.1.1.1 Création du questionnaire

Ce questionnaire se focalisait sur les 4 dimensions différenciant les stéréotypes concernant les hommes et les femmes au volant (Berger, 1986; Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011): compétences de conduite, respect du code de la route, courtoisie au volant, et évitement du risque en conduite automobile. Ce questionnaire était divisé en deux sections (Hommes au volant/Femmes au volant) afin de pouvoir mesurer l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile sans que les participants aient à comparer directement les conducteurs des deux sexes. Sur la base du contenu donné par les participants dans l'étude d'association libre de Degraeve et al (2015) pour décrire les hommes et les femmes au volant, nous avons développé 33 items pour chacune de ces sections. Ces items décrivaient les caractéristiques des hommes et des femmes au volant et étaient les mêmes pour chacune des deux sections.

Plusieurs pré-tests ont été réalisés afin d'améliorer la compréhension de ces items chez la population cible. Le but de ces pré-tests était de déterminer si les items composant la version expérimentale étaient clairs, si les items supposés appartenir à la même dimension étaient bien perçus comme mesurant bien la même caractéristique, et étaient exprimés dans un langage compréhensible. Après réalisation de ces pré-tests, chaque section du questionnaire d'adhésion aux SSACA (Hommes au volant/Femmes au volant) était finalement composée de 27 items (les mêmes pour les deux sections) pour 4 dimensions : 7 items concernant les compétences de conduite (e.g., « Je pense que les hommes/femmes ont de bonnes compétences de conduite »), 7 items concernant le respect du code de la route (e.g., « Je pense que les hommes/femmes respectent le code de la route »), 7 items concernant l'évitement du risque en conduite automobile (e.g., « Je pense que les hommes/femmes évitent de prendre des risques en conduisant »), et 6 items concernant la courtoisie au volant (e.g., « Je pense que les hommes/femmes sont des conducteurs courtois »). Dans chaque section, les items étaient alternés entre toutes les dimensions (respect du code de la route, compétences de conduite, évitement du risque, et courtoisie). L'ordre des items était le même pour chacune des sections.

Pour chacun des 54 items concernant les hommes et les femmes au volant, les participants devaient évaluer les affirmations proposées sur une échelle de type Likert en 7 points allant de 1 : « Pas du tout d'accord » à 7 : « Tout à fait d'accord » (Voir le questionnaire en annexe 1).

1.1.1.2 Perception des caractéristiques des hommes et des femmes au volant

Pour chaque dimension, un score pour les hommes au volant et un score pour les femmes au volant était calculé. Ces scores d'évaluation allaient de 0 à 49 pour les dimensions concernant les compétences de conduite, l'évitement du risque, et le respect du code de la route (7 items par dimension) et de 0 à 42 pour la dimension concernant la courtoisie au volant (6 items). Plus les participants attribuaient un score élevé aux hommes et aux femmes au volant, plus ils avaient une image positive des conducteurs et conductrices sur la dimension correspondante.

1.1.1.3 Adhésion aux SSACA

Un indice d'adhésion aux SSACA est ensuite calculé pour chacune des 4 dimensions. A l'instar des études antérieures portant sur les stéréotypes de sexe en mathématiques (Bonnot & Croizet, 2007), ou en sport (Chalabaev & Sarrazin, 2009), l'indice d'adhésion à chacune des 4 dimensions des SSACA était calculé par la différence entre la perception des caractéristiques du groupe de sexe ciblé par le stéréotype, et la perception des caractéristiques de l'autre groupe de sexe³.

L'amplitude numérique de ces indices s'étendait de -49 à 49 pour les dimensions concernant les compétences de conduite, l'évitement du risque, et le respect du code de la route (7 items par dimension dans chaque section) et de -42 à 42 pour la dimension concernant la courtoisie au volant (6 items dans chaque section). Un score proche de 0 signifiait que le participant n'adhérait pas au stéréotype, et évaluait les conducteurs et conductrices de la même façon. Plus le score était positif, plus le participant adhéraient au stéréotype (il considérait donc que les hommes sont des conducteurs plus compétents que les femmes conductrices, que les femmes conductrices sont plus courtoises, qu'elles évitent plus le risque, et qu'elles respectent plus le

³ Indice d'adhésion au stéréotype des hommes compétents = score attribué aux hommes au volant moins score attribué aux femmes au volant

Indice d'adhésion au stéréotype des femmes courtoises = score attribué aux femmes au volant moins score attribué aux hommes au volant

Indice d'adhésion au stéréotype des femmes respectueuses du code de la route = score attribué aux femmes au volant moins score attribué aux hommes au volant

Indice d'adhésion au stéréotype des femmes évitant le risque = score attribué aux femmes au volant moins score attribué aux hommes au volant

code de la route que les hommes conducteurs) ; à l'inverse, plus le score était négatif, et plus le participant exprimait une croyance contre-stéréotypée (il considérait donc que les femmes conductrices sont compétentes, et que les hommes conducteurs sont courtois, qu'ils évitent le risque, et qu'ils respectent le code de la route).

1.1.2 Participants et procédure

Afin d'obtenir un échantillon le plus large possible, nous avons réalisé une enquête par internet. Seules les données des participants vivant en France ont été utilisées. Les participants répondaient au questionnaire de manière individuelle et anonyme. Le questionnaire a été complété en ligne par 291 conducteurs (119 hommes et 172 femmes) âgés de 18 à 64 ans ($M = 36.36$ ans, $ET = 14.41$). Ce questionnaire était présenté aux participants comme un questionnaire sur la conduite automobile. Les sections hommes au volant et femmes au volant étaient proposées aux participants dans un ordre contrebalancé en fonction de leur date de naissance (e.g., 1^{ère} ou 2^{ème} partie du mois). Ainsi, 136 participants (59 hommes et 77 femmes) ont commencé par la section hommes au volant et 155 participants (60 hommes et 95 femmes) ont commencé par la section femmes au volant.

Afin d'analyser les effets de l'âge, les groupes d'âge définis par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2012a) ont été utilisés. L'échantillon a été divisé en trois groupes d'âge: 18-24 ans ($N = 94$, 35 hommes et 59 femmes; $M = 21.95$, $ET = 1.59$); 25-44 ans ($N = 107$, 44 hommes et 63 femmes; $M = 33.10$, $ET = 5.80$); 45-64 ans ($N = 90$, 40 hommes et 50 femmes; $M = 55.30$, $ET = 6.28$).

1.1.3 Analyses statistiques

Dans un premier temps, les données ont été analysées par une analyse factorielle confirmatoire (AFC) sur chaque section du questionnaire. SPSS 20.0 a été utilisé pour générer les matrices de covariances, et Lisrel 8.8 (Jöreskog & Sörbom, 2003) a été utilisé pour tester les modèles. Un modèle était considéré comme adéquat si les scores obtenus aux index « Comparative Fit Index » (CFI, Bentler, 1990) et « Non-Normed Fit Index (NNFI, Tucker & Lewis, 1973) étaient supérieurs ou égaux à .95, et si les scores obtenus aux index « Rootmean Square Residual » (RMSEA, Hu & Bentler, 1999) et « Standardized Root Mean Square Residual » (SRMR, Bentler, 1990) étaient inférieurs ou égaux à .08.

Ensuite, des ANOVA et post hoc LSD ont été réalisés afin d'explorer les effets d'âge et de sexe des participants, et leur interaction sur la perception des caractéristiques des hommes et des femmes au volant sur chaque dimension des SSACA. Lorsque les post hoc révélaient une différence significative de perception entre deux groupes, des tests t pour échantillons indépendants étaient réalisés.

Enfin, des ANOVA et post hoc LSD ont été réalisés afin d'explorer les effets d'âge et de sexe des participants, et leur interaction sur les indices d'adhésion de chaque dimension des SSACA. Lorsque les post hoc révélaient une différence significative d'adhésion entre deux groupes, des tests t pour échantillons indépendants étaient réalisés.

1.2 Résultats

1.2.1 Analyse de la structure factorielle du questionnaire

1.2.1.1 Section Hommes au volant

Les résultats de l'analyse factorielle confirmatoire réalisée sur la section « Hommes au volant » sont présentés dans le tableau 1 et ont confirmé l'hypothèse d'une structuration en quatre facteurs. Tous les facteurs standardisés variaient entre .60 et .93 et chaque paramètre statistique présentait les critères d'un bon modèle (Hu & Bentler, 1999) : $\chi^2/df = 2.08$, $p < .001$, CFI = .99, NNFI = .98, SRMR = .04, RMSEA = .06, ECVI = 2.69, IFI = .99.

Tableau 1 : Analyse factorielle confirmatoire de la section « Hommes au volant » : présentation des données standardisées

| Items | Respect du code de la route | Compétences de conduite | Evitement du risque | Courtoisie au volant |
|--|--------------------------------|----------------------------|------------------------|-------------------------|
| 17 Je pense que les hommes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | .93 | | | |
| 25 Je pense que les hommes respectent les limitations de vitesse | .90 | | | |
| 9 Je pense que les hommes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | .89 | | | |
| 21 Je pense que les hommes ne dépassent pas la limite d'alcool autorisée pour conduire | .82 | | | |
| 1 Je pense que les hommes se conforment aux limitations de vitesse | .74 | | | |
| 5 Je pense que les hommes respectent la limite d'alcool autorisée pour conduire | .66 | | | |
| 13 Je pense que les hommes ne grillent jamais les feux rouges | .60 | | | |
| 18 Je pense que les hommes sont adroits au volant | | .89 | | |
| 14 Je pense que les hommes ont de bonnes capacités de conduite | | .89 | | |
| 22 Je pense que les hommes ont une grande dextérité au volant | | .87 | | |
| 26 Je pense que les hommes savent manœuvrer leur véhicule | | .84 | | |
| 6 Je pense que les hommes sont habiles au volant | | .84 | | |
| 10 Je pense que les hommes ont de bonnes compétences de conduite | | .83 | | |
| 2 Je pense que les hommes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | | .76 | | |
| 19 Je pense que les hommes s'abstiennent d'avoir des comportements à risques au volant | | | .92 | |
| 23 Je pense que les hommes évitent les comportements dangereux au volant | | | .88 | |
| 11 Je pense que les hommes évitent les comportements à risques au volant | | | .87 | |
| 7 Je pense que les hommes s'abstiennent d'avoir des comportements dangereux au volant | | | .87 | |
| 27 Je pense que les hommes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | | | .85 | |
| 15 Je pense que les hommes évitent d'adopter une conduite à risques au volant | | | .84 | |
| 3 Je pense que les hommes évitent de prendre des risques en conduisant | | | .73 | |
| 12 Je pense que les hommes sont civiques au volant | | | | .93 |
| 20 Je pense que les hommes font preuve de civilité au volant | | | | .91 |
| 16 Je pense que les hommes font preuve de savoir-vivre envers les autres usagers de la route | | | | .91 |
| 24 Je pense que les hommes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | | | | .90 |
| 8 Je pense que les hommes sont respectueux des autres usagers de la route | | | | .87 |
| 4 Je pense que les hommes sont des conducteurs courtois | | | | .75 |

1.2.1.2 Section Femmes au volant

Les résultats de l'analyse factorielle confirmatoire réalisée sur la section « Femmes au volant » sont présentés dans le tableau 2 et ont confirmé l'hypothèse d'une structuration en quatre facteurs. Tous les facteurs standardisés variaient entre .50 et .95 et chaque paramètre statistique présentait les critères d'un bon modèle (Hu & Bentler, 1999) : $\chi^2/df = 2.76$, $p < .001$, CFI = .97, NNFI = .97, SRMR = .06, RMSEA = .08, ECVI = 3.43, IFI = .97.

Tableau 2 : Analyse factorielle confirmatoire de la section « Femmes au volant » : présentation des données standardisées

| Items | Respect du code de la route | Compétences de conduite | Evitement du risque | Courtoisie au volant |
|--|-----------------------------|-------------------------|---------------------|----------------------|
| 17 Je pense que les femmes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | .88 | | | |
| 25 Je pense que les femmes respectent les limitations de vitesse | .87 | | | |
| 9 Je pense que les femmes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | .86 | | | |
| 1 Je pense que les femmes se conforment aux limitations de vitesse | .72 | | | |
| 21 Je pense que les femmes ne dépassent pas la limite d'alcool autorisée pour conduire | .64 | | | |
| 5 Je pense que les femmes respectent la limite d'alcool autorisée pour conduire | .53 | | | |
| 13 Je pense que les femmes ne grillent jamais les feux rouges | .50 | | | |
| 18 Je pense que les femmes sont adroites au volant | | .93 | | |
| 6 Je pense que les femmes sont habiles au volant | | .89 | | |
| 10 Je pense que les femmes ont de bonnes compétences de conduite | | .88 | | |
| 22 Je pense que les femmes ont une grande dextérité au volant | | .87 | | |
| 14 Je pense que les femmes ont de bonnes capacités de conduite | | .87 | | |
| 26 Je pense que les femmes savent manœuvrer leur véhicule | | .86 | | |
| 2 Je pense que les femmes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | | .82 | | |
| 19 Je pense que les femmes s'abstiennent d'avoir des comportements à risques au volant | | | .93 | |
| 15 Je pense que les femmes évitent d'adopter une conduite à risques au volant | | | .92 | |
| 23 Je pense que les femmes évitent les comportements dangereux au volant | | | .91 | |
| 27 Je pense que les femmes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | | | .88 | |
| 11 Je pense que les femmes évitent les comportements à risques au volant | | | .88 | |
| 7 Je pense que les femmes s'abstiennent d'avoir des comportements dangereux au volant | | | .77 | |
| 3 Je pense que les femmes évitent de prendre des risques en conduisant | | | .72 | |
| 24 Je pense que les femmes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | | | | .95 |
| 16 Je pense que les femmes font preuve de savoir-vivre envers les autres usagers de la route | | | | .95 |
| 20 Je pense que les femmes font preuve de civilité au volant | | | | .94 |
| 12 Je pense que les femmes sont civiques au volant | | | | .92 |
| 8 Je pense que les femmes sont respectueuses des autres usagers de la route | | | | .87 |
| 4 Je pense que les femmes sont des conductrices courtoises | | | | .79 |

Les résultats des analyses factorielles confirmatoires confirmant l'organisation en quatre facteurs pour chaque section, quatre indices d'adhésion, correspondant à l'agrégation des indices d'adhésion aux items de chaque dimension correspondante, ont été calculés: un indice d'adhésion au stéréotype des hommes compétents en conduite automobile (alpha de Cronbach = .93), un indice d'adhésion au stéréotype des femmes courtoises au volant (alpha de Cronbach = .95), un indice d'adhésion au stéréotype des femmes respectant le code de la route (alpha de Cronbach = .88), et un indice d'adhésion au stéréotype des femmes évitant le risque en conduite automobile (alpha de Cronbach = .94).

1.2.2 Perception des caractéristiques attribués aux « Hommes au volant » en fonction de l'âge et du sexe des participants

Des ANOVA ont été réalisées afin d'étudier les effets du sexe (2) et de l'âge (3) des participants sur chacun des quatre scores agrégés concernant les « hommes au volant »: compétences de conduite, courtoisie au volant, respect du code de la route, et évitement du risque en conduite automobile. Les moyennes et écarts types de chacun des quatre scores pour chaque groupe d'âge et de sexe sont présentés dans le tableau 3.

Les ANOVA réalisées sur les scores attribués aux hommes pour les dimensions compétence de conduite et courtoisie au volant n'ont révélé d'effet principal ni du sexe, ni de l'âge, ni d'interaction entre le sexe et l'âge.

L'ANOVA réalisée sur le score attribué aux hommes pour la dimension respect du code de la route n'a révélé d'effet principal ni du sexe ni de l'âge des participants, mais a révélé un effet principal d'interaction entre le sexe et l'âge, $F(2,285) = 4.50, p = .01, \eta_p^2 = .03$. Les *post hoc* ont indiqué que les hommes de 45-64 ans ($M = 25.05, ET = 7.33$) considéraient que les hommes conducteurs étaient plus respectueux du code de la route, plus que les hommes de 18-24 ans ($M = 20.06, ET = 5.74$), $t(73) = 3.25, p < .01$, que les femmes de 18-24 ans ($M = 20.81, ET = 6.89$), $t(97) = 2.92, p < .01$, que les hommes de 25-44 ans ($M = 21.20, ET = 6.87$), $t(82) = 2.48, p < .05$, que les femmes de 25-44 ans ($M = 21.44, ET = 6.49$), $t(101) = 2.61, p = .01$, et que les femmes de 45-64 ans ($M = 20.36, ET = 6.90$), $t(88) = 3.12, p < .01$.

L'ANOVA réalisée sur le score attribué aux hommes pour la dimension évitement du risque a révélé un effet principal de l'âge des participants, $F(2,285) = 3.15, p < .05, \eta_p^2 = .02$, mais pas d'effet du sexe ou d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les individus de 45-64 ans considéraient que les hommes évitaient le risque au volant, plus que les 18-24 ans, $t(182) = -2.17, p < .05$.

Tableau 3: Moyennes (écart-types), des scores attribués aux « Hommes au volant » sur chaque dimension pour chaque groupe d'âge et de sexe

| Scores attribués aux hommes au volant | Âge des participants | | | Sexe des participants | |
|---------------------------------------|----------------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------|
| | 18-24 | 25-44 | 45-64 | Hommes | Femmes |
| Compétences de conduite | 34.98 (2.89) | 35.06 (5.35) | 34.68 (6.78) | 34.09 (8.87) | 35.48 (6.78) |
| Courtoisie | 21.24 (6.31) | 20.14 (6.20) | 20.22 (6.45) | 20.71 (6.64) | 20.39 (6.09) |
| Respect du code de la route | 20.53 (6.47) | 21.35 (6.62) | 22.44 (7.43) | 22.16 (7.00) | 20.91 (6.72) |
| Evitement du risque | 21.34 (6.77) | 22.41 (6.72) | 23.59 (7.26) | 22.82 (6.65) | 22.16 (7.15) |

1.2.3 Perception des caractéristiques attribuées aux « Femmes au volant » en fonction de l'âge et du sexe des participants

Des ANOVA ont été réalisées afin d'étudier les effets du sexe (2) et de l'âge (3) des participants sur chacun des quatre scores agrégés concernant les « femmes au volant » : compétences de conduite, courtoisie au volant, respect du code de la route, et évitement du risque en conduite automobile. Les moyennes et écarts types de chacun des quatre scores pour chaque groupe d'âge et de sexe sont présentés dans le tableau 4.

L'ANOVA réalisée sur le score attribué aux femmes pour la dimension compétences de conduite a révélé un effet principal du sexe $F(1,285) = 17.76, p < .001, \eta_p^2 = .06$, et de l'âge $F(2,285) = 7.74, p = .001, \eta_p^2 = .05$, mais pas d'effet principal d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les femmes participantes considéraient que les femmes étaient compétentes en conduite automobile, plus que les hommes participants, $t(289) = -3.88, p < .001$. Les résultats ont également indiqué que les 45-64 ans considéraient que les femmes étaient compétentes en conduite automobile, plus que les 18-24 ans $t(182) = -2.73, p < .01$, et que les 24-44 ans $t(195) = -3.51, p = .001$.

L'ANOVA réalisée sur le score attribué aux femmes pour la dimension courtoisie a révélé un effet principal de l'âge des participants, $F(2,285) = 5.11, p < .01, \eta_p^2 = .04$, mais pas d'effet du sexe ou d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les 45-64 ans considéraient que les femmes étaient courtoises au volant, plus que les 18-24 ans, $t(182) = -3.20, p < .01$, et que les 25-44 ans, $t(195) = -2.06, p < .05$.

L'ANOVA réalisée sur le score attribué aux femmes pour la dimension respect du code de la route a révélé un effet principal de l'âge des participants, $F(2,285) = 4.97, p < .01, \eta_p^2 = .03$, mais pas d'effet du sexe ou d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les 18-24 ans considéraient que les femmes étaient respectueuses du code de la route, moins que les 25-44 ans, $t(199) = -2.11, p < .05$, et que les 45-64 ans, $t(182) = -3.41, p = .001$.

L'ANOVA réalisée sur le score attribué aux femmes pour la dimension évitement du risque a révélé un effet principal du sexe $F(1,285) = 4.14, p < .05, \eta_p^2 = .01$, et de l'âge $F(2,285) = 3.10, p < .05, \eta_p^2 = .02$, mais pas d'effet d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les femmes participantes tendaient à considérer que les femmes conductrices évitaient le risque, plus que les hommes participants, $t(289) = -1.91, p < .06$. Les résultats ont également indiqué que les 45-64 ans considéraient que les femmes conductrices évitaient le risque, plus que les 18-24 ans $t(182) = -2.40, p < .05$.

Tableau 4: Moyennes (écart-types), des scores attribués aux « Femmes au volant » pour chaque groupe d'âge et de sexe

| Scores attribués aux femmes au volant | Âge des participants | | | Sexe des participants | |
|---------------------------------------|----------------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------|
| | 18-24 | 25-44 | 45-64 | Hommes | Femmes |
| Compétences de conduite | 28.90 (7.58) | 28.24 (7.22) | 31.97 (7.66) | 25.57 (7.62) | 31.01 (7.32) |
| Courtoisie | 26.46 (6.81) | 27.5 (7.41) | 29.53 (6.19) | 27.03 (7.23) | 28.33 (6.71) |
| Respect du code de la route | 31.01 (7.04) | 33.07 (6.80) | 34.41 (6.46) | 33.56 (6.93) | 32.31 (6.84) |
| Evitement du risque | 33.64 (8.15) | 35.13 (7.54) | 36.28 (6.66) | 33.99 (7.79) | 35.70 (7.30) |

1.2.4 Adhésion aux SSACA en fonction de l'âge et du sexe des participants

Des ANOVA ont été réalisées afin d'étudier les effets du sexe (2) et de l'âge (3) des participants sur chacun des quatre indices d'adhésion aux SSACA: hommes compétents en conduite automobile, femmes courtoises au volant, respectant le code de la route, et évitant le risque en conduite automobile. Les moyennes et écarts types de chacun des quatre indices d'adhésion pour chaque groupe d'âge et de sexe sont présentés dans le tableau 5.

L'ANOVA réalisée sur l'indice d'adhésion au stéréotype concernant la compétence des hommes en conduite automobile a révélé un effet principal du sexe $F(1,285) = 5.32, p < .06, \eta_p^2 = .02$, et de l'âge $F(2,285) = 6.95, p = .001, \eta_p^2 = .05$, mais pas d'effet d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les hommes participants adhéraient plus à ce stéréotype que les femmes participantes, $t(289) = 2.06, p < .05$. De plus, les résultats ont indiqué que les 45-64 ans adhéraient moins à ce stéréotype que les 25-44 ans $t(195) = 3.72, p < .001$, et que les 18-24 ans $t(182) = 2.67, p < .01$.

L'ANOVA réalisée sur l'indice d'adhésion au stéréotype concernant la courtoisie des femmes au volant a révélé un effet principal de l'âge des participants, $F(2,285) = 4.36, p = .001, \eta_p^2 = .03$, mais pas d'effet principal du sexe ou d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les 18-24 ans adhéraient moins à ce stéréotype que les 45-64 ans, $t(220) = -2.11, p = .01$.

L'ANOVA réalisée sur l'indice d'adhésion au stéréotype concernant le respect du code de la route des femmes au volant n'a révélé d'effet principal ni du sexe ni de l'âge des participants, mais a révélé un effet principal d'interaction entre le sexe et l'âge $F(2,285) = 3.49, p < .05, \eta_p^2 = .02$. Les *post hoc* ont indiqué que les femmes de 45-64 ans ($M = 13.60; ET = 7.35$) adhéraient plus à ce stéréotype que les hommes du même âge ($M = 9.93; ET = 8.11$), $t(88) = -2.25, p < .05$, et que les femmes de 18-24 ans ($M = 9.46; ET = 8.39$), $t(107) = -2.72, p < .01$.

L'ANOVA réalisée sur l'indice d'adhésion au stéréotype concernant l'évitement du risque des femmes au volant a révélé un effet principal du sexe $F(1,285) = 4.59, p < .05, \eta_p^2 = .02$, mais pas d'effet principal de l'âge ou d'interaction entre le sexe et l'âge. Les *post hoc* ont indiqué que les femmes participantes adhéraient plus à ce stéréotype que les hommes participants, $t(289) = -2.14, p < .05$.

Tableau 5: Moyennes (écart-types), des indices d'adhésion aux SSACA pour chaque groupe d'âge et de sexe

| Indices d'adhésion aux SSACA | Âge des participants | | | Sexe des participants | |
|------------------------------|----------------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------|
| | 18-24 | 25-44 | 45-64 | Hommes | Femmes |
| Compétences de conduite | 6.94 (9.03) | 5.00 (7.26) | 2.64 (8.02) | 6.52 (8.18) | 4.47 (8.50) |
| Courtoisie | 5.37 (8.22) | 8.13 (9.57) | 9.71 (8.29) | 6.31 (9.68) | 7.94 (8.18) |
| Respect du code de la route | 11.32 (8.36) | 11.03 (8.52) | 12.03 (8.04) | 11.40 (8.94) | 11.40 (7.89) |
| Evitement du risque | 12.61 (9.83) | 12.65 (9.15) | 12.41 (8.66) | 11.18 (9.81) | 13.54 (8.87) |

1.3. Discussion

L'objectif de l'étude 1a était de développer un questionnaire mesurant l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile chez des adultes français et d'explorer les effets du sexe et de l'âge des participants sur cette adhésion.

1.3.1 Structure factorielle

Les résultats montrent une bonne cohérence interne pour chacun des scores d'adhésion. Ils confirment notre hypothèse en montrant que les stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile sont organisés en quatre dimensions : compétences de conduite, courtoisie au volant, respect du code de la route, et évitement du risque. Ces résultats sont cohérents avec les études précédentes ayant montré que ce sont ces quatre dimensions qui différencient les hommes et les femmes au volant (Berger, 1986; Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011).

1.3.2 Effet du sexe

Concernant les différences de sexe dans l'adhésion aux SSACA, aucune différence de sexe n'a été trouvée dans l'adhésion aux stéréotypes posant les femmes conductrices comme plus respectueuses du code de la route et plus courtoises que les hommes conducteurs. Les participants des deux sexes semblent s'accorder sur ces aspects du comportement des femmes au volant: le respect du code de la route et la courtoisie au volant sont perçus comme plus importants chez les femmes conductrices, par les hommes mais aussi par les femmes de notre échantillon.

Cependant, des différences de sexe ont été trouvées dans l'adhésion aux stéréotypes posant les femmes conductrices comme évitant plus le risque et les hommes conducteurs comme plus compétents que les conducteurs de l'autre sexe. Dans les deux cas, ce résultat est dû à une différence de sexe dans le score attribué aux femmes conductrices. En effet, les hommes participants dénigrent les femmes conductrices sur le stéréotype concernant les hommes conducteurs, en évaluant plus faiblement que les participantes les compétences de conduite des femmes conductrices, alors que les femmes participantes valorisent les femmes conductrices sur un stéréotype concernant les femmes, en évaluant plus fortement l'évitement du risque des femmes conductrices. Le fait que les différences de sexe apparaissent au niveau des scores attribués aux femmes conductrices, et non au niveau des scores attribués aux

hommes conducteurs, met en lumière qu'en conduite automobile aussi le point de référence du système catégoriel de sexe est le sexe masculin (Morin-Messabel & Ferrière, 2008). En effet, quel que soit leur sexe, les individus s'accordent sur l'image de l'homme au volant mais divergent sur celui de la femme au volant. Ces résultats sont également conformes aux recherches portant sur les stéréotypes de sexe, et plus généralement sur les relations intergroupes, montrant que les individus recherchent une distinction positive en dénigrant l'exogroupe tout en promouvant l'endogroupe (Tajfel & Turner, 1986). Les recherches basées sur les rapports de pouvoir entre les sexes (Zemore & Fiske, 2000) et les effets de l'asymétrie sociale entre les sexes (Hurtig, Kail, & Rouch, 2002) peuvent fournir une plus grande compréhension de ces résultats. Ainsi, des recherches montrent que la position dominante des hommes dans la société (Lorenzi-Cioldi, 1988) amène les femmes, socialement dominées, à surévaluer leur groupe de sexe (Rudman & Goodwin, 2004). Ainsi, les femmes surévaluent leur groupe sur un aspect important dans la définition de la féminité : la faible prise de risques. A l'inverse, les hommes dénigrent les femmes sur les compétences de conduite traduisant ainsi un désir de maintenir l'association entre conduite automobile et masculinité et allant dans le sens de l'idée selon laquelle l'activité de conduite automobile n'est pas cohérente avec le rôle social des femmes (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011).

1.3.3 Effet de l'âge

Concernant la différence d'âge dans l'adhésion aux SSACA, des différences ont été trouvées dans les stéréotypes concernant la compétence des hommes, et la courtoisie des femmes. Dans les deux cas, ce résultat est dû à une augmentation avec l'âge du score attribué aux femmes conductrices. Plus généralement, l'effet de l'âge est observable pour les scores concernant les femmes conductrices sur les quatre dimensions mesurées par le questionnaire. En effet, comparés aux participants les plus jeunes, les participants les plus âgés perçoivent les femmes conductrices plus compétentes, courtoises, respectueuses du code de la route, et évitant le risque. A contrario, un seul score concernant les hommes conducteurs évolue avec l'âge: comparés aux participants les plus jeunes, les participants les plus âgés perçoivent plus les hommes conducteurs comme évitant le risque. Ces résultats sont conformes aux précédentes recherches portant sur les stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile ayant montré que la représentation sociale de l'homme conducteur est stable dès l'âge de dix ans alors que celle de la femme conductrice varie avec l'âge (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). La conduite automobile étant depuis toujours associée au rôle masculin,

l'homme au volant est le point de référence pour les conducteurs (Dontsov & Kabalevskaya, 2013). Ainsi, le comportement typique des femmes conductrices est défini par différenciation et opposition à cette norme de référence, ce qui amène une représentation plus ambiguë et hétérogène. La différence de comportement en conduite automobile est ainsi vue comme un enjeu identitaire important à la fois pour les hommes et les femmes afin d'affirmer leur appartenance à leur groupe de sexe.

1.3.4 Limites de l'étude

Quelques limitations méthodologiques dans notre étude doivent être notées. Premièrement, bien qu'un nombre conséquent de participants ait été recruté, des précautions doivent être prises dans l'interprétation de ces résultats. En effet, nous avons réalisé une étude par internet, or, en France, seul 82 % des foyers ont accès à internet (Bigot & Croutte, 2014). De plus, il a été montré que l'accès à internet se trouve principalement dans des foyers dont les catégories socioprofessionnelles sont moyennes ou élevées alors que le statut socio-économique peut influencer la perception des hommes et des femmes au volant (Degraeve et al., 2015). Les futures recherches devront donc confirmer ces résultats sur un échantillon plus large et plus représentatif de la population française.

Deuxièmement, ce questionnaire est basé sur des données autorapportées et il est par conséquent sensible à certains biais tels que celui de désirabilité sociale (Wåhlberg, 2010). Afin de minimiser ce biais, de futures recherches devront construire une mesure implicite des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile telle qu'un test d'association implicite (Greenwald, McGhee, & Schwartz, 1998).

Troisièmement, nous avons demandé aux participants comment ils percevaient les caractéristiques des hommes et des femmes au volant, cependant il est possible que les participants n'aient pas pris en compte tous les conducteurs mais se soient focalisés sur les conducteurs de leur âge ou d'une catégorie d'âge spécifique. Cela pourrait donc grandement influencer l'adhésion des participants aux différents stéréotypes concernant les hommes et les femmes au volant.

Enfin, bien que ce questionnaire nous ait permis d'étudier de manière fine les effets de l'âge et du sexe des participants sur leur adhésion à ces stéréotypes, il est relativement long puisque composé de 54 items (27 items par section). C'est pourquoi nous avons décidé d'en créer une version courte (étude 1b) afin de pouvoir le croiser avec d'autres mesures autorapportées.

2. Etude 1b : construction et validation de la version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA

2.1 Méthode

Pour construire la version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA, nous avons, comme dans des études précédentes (Elliott & Baughan, 2004; Granié, Pannetier, & Guého, 2013; Guého et al., 2014), sélectionné les quatre items corrélant le plus dans chaque dimension de l'analyse factorielle confirmatoire du questionnaire long. Ainsi, le nouvel outil testé était composé de 2 sections (Hommes au volant/Femmes au volant) comprenant chacune 16 items répartis dans 4 dimensions (soit 32 items au total).

Afin de tester sa structure factorielle, une nouvelle étude de validation a été réalisée auprès d'un nouvel échantillon d'individus.

2.1.1 Participants et procédure

L'étude 1b a été complétée en ligne par 141 conducteurs (51 hommes et 90 femmes) âgés de 19 à 73 ans ($M = 41.27$, $ET = 16.96$). Les sections hommes au volant et femmes au volant étaient proposées aux participants dans un ordre contrebalancé en fonction de leur date de naissance (i.e., 1^{ère} ou 2^{ème} partie du mois). Ainsi, 84 participants (29 hommes et 55 femmes) ont commencé par la section hommes au volant et 57 participants (22 hommes et 35 femmes) ont commencé par la section femmes au volant).

2.1.2 Analyses statistiques

Une analyse en composante principale (ACP) avec une rotation oblimin a d'abord été réalisée sur chaque section de la version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA. Une limite de .35 a été utilisée pour le poids des items. Ainsi, les items ayant une saturation factorielle inférieure à .35 ainsi que ceux saturant sur deux facteurs à la fois ont été retirés. Puis, des analyses de fiabilité ont été réalisées sur les 8 facteurs du questionnaire en calculant leur alpha de Cronbach. Enfin, de la même façon que pour la version longue, les données ont été analysées par une analyse factorielle confirmatoire (AFC) sur chaque section du questionnaire. SPSS 20.0 a été utilisé pour générer les matrices de covariances, et Lisrel 8.8 (Jöreskog & Sörbom, 2003) a été utilisé pour tester les modèles. Un modèle était considéré comme adéquat si les scores obtenus aux index « Comparative Fit Index » (CFI, Bentler,

1990) et « Non-Normed Fit Index » (NNFI, Tucker & Lewis, 1973) étaient supérieurs ou égaux à .95, et si les scores obtenus aux index « Rootmean Square Residual » (RMSEA, Hu & Bentler, 1999) et « Standardized Root Mean Square Residual » (SRMR, Bentler, 1990) étaient inférieurs ou égaux à .08.

2.2 Résultats

2.2.1 La section hommes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA version courte

Une première ACP a été réalisée sur la section hommes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA version courte pour en étudier la structure. Les résultats ont révélé une organisation en quatre facteurs expliquant 79.34% de variance. Cependant, l'item « Je pense que les hommes ne dépassent pas la limite d'alcool autorisée pour conduire » saturant sur le facteur évitement du risque plutôt que sur le facteur respect du code de la route a été supprimé. Une seconde ACP avec les 15 items restant a été réalisée. Les résultats ont révélé une organisation en quatre facteurs expliquant 81.63% de variance (voir tableau 6). Le facteur 1 composé des quatre items concernant la courtoisie au volant expliquait 49.55% de la variance (alpha de Cronbach = .95). Le facteur 2 composé des quatre items concernant les compétences de conduite expliquait 16.08% de la variance (alpha de Cronbach = .93). Le facteur 3 composé des trois items concernant le respect du code de la route expliquait 9.25% de la variance (alpha de Cronbach = .84). Le facteur 4 composé des quatre items concernant l'évitement du risque en conduite automobile expliquait 6.75% de la variance (alpha de Cronbach = .89).

Les résultats de l'analyse factorielle confirmatoire réalisée sur la section « Hommes au volant » de la version courte du questionnaire SSACA sont présentés dans le tableau 6 et ont confirmé l'hypothèse d'une structuration en quatre facteurs. Tous les facteurs standardisés variaient entre .73 et .94 et chaque paramètre statistique présentait les critères d'un bon modèle (Hu & Bentler, 1999) : $\chi^2/df = 1.71$, $p < .001$, CFI = .98, NNFI = .98, SRMR = .04, RMSEA = .07, ECVI = 1.53, IFI = .98.

Tableau 6 : Analyse factorielle confirmatoire de la section « Hommes au volant » du questionnaire d'adhésions aux SSACA version courte : présentation des données standardisées

| | Respect du code de la route | Compétences de conduite | Evitement du risque | Courtoisie au volant |
|---|--------------------------------|----------------------------|---------------------|----------------------|
| 5 Je pense que les hommes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | .88 | | | |
| 9 Je pense que les hommes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | .79 | | | |
| 1 Je pense que les hommes se conforment aux limitations de vitesse | .73 | | | |
| 10 Je pense que les hommes ont de bonnes capacités de conduite | | .94 | | |
| 6 Je pense que les hommes ont de bonnes compétences de conduite | | .90 | | |
| 13 Je pense que les hommes ont une grande dextérité au volant | | .88 | | |
| 2 Je pense que les hommes sont habiles au volant | | .79 | | |
| 11 Je pense que les hommes évitent les comportements dangereux au volant | | | .90 | |
| 7 Je pense que les hommes évitent les comportements à risques au volant | | | .82 | |
| 14 Je pense que les hommes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | | | .8 | |
| 3 Je pense que les hommes évitent de prendre des risques en conduisant | | | .78 | |
| 8 Je pense que les hommes sont civiques au volant | | | | .94 |
| 12 Je pense que les hommes font preuve de civilité au volant | | | | .93 |
| 15 Je pense que les hommes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | | | | .88 |
| 4 Je pense que les hommes sont des conducteurs courtois | | | | .87 |

2.2.2 La section femmes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA version courte

Une première ACP a été réalisée sur la section femmes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA version courte pour en étudier la structure. Les résultats ont révélé une organisation en quatre facteurs expliquant 81.33% de variance et aucun item ne saturait simultanément sur deux axes factoriels. Cependant, il était nécessaire d'avoir le même nombre d'items dans chaque dimension de chacune des 2 sections du questionnaire, du fait que l'indice d'adhésion de chaque dimension des SSACA est calculé par la différence entre l'évaluation des hommes au volant et celle des femmes au volant (voir p.74 [étude 1a]) pour une explication plus complète du calcul de l'indice). Comme le facteur respect du code de la route de la section hommes au volant ne contenait plus que trois items, un item de ce facteur dans la section femmes au volant a dû être supprimé.

Nous avons décidé de supprimer l'item saturant le moins sur le facteur respect du code de la route, c'est-à-dire l'item « Je pense que les femmes se conforment aux limitations de vitesse ». Une seconde ACP avec les 15 items restants a été réalisée. Les résultats ont révélé une organisation en quatre facteurs qui expliquait 82.92% de variance. Le facteur 1 composé des quatre items concernant l'évitement du risque en conduite automobile expliquait 48.37% de la variance (alpha de Cronbach = .92). Le facteur 2 composé des quatre items concernant les compétences de conduite expliquait 14.68% de la variance (alpha de Cronbach = .92). Le facteur 3 composé des quatre items concernant la courtoisie au volant expliquait 12.97% de la variance (alpha de Cronbach = .94). Le facteur 4 composé des trois items concernant le respect du code de la route expliquait 6.91% de la variance (alpha de Cronbach = .90).

Les résultats de l'analyse factorielle confirmatoire réalisée sur la section « Femmes au volant » de la version courte du questionnaire SSACA sont présentés dans le tableau 7 et ont confirmé l'hypothèse d'une structuration en quatre facteurs. Tous les facteurs standardisés variaient entre .78 et .92 et chaque paramètre statistique présentait les critères d'un bon modèle (Hu & Bentler, 1999) : $\chi^2/df = 1.68$, $p < .001$, CFI = .98, NNFI = .98, SRMR = .05, RMSEA = .07, ECVI = 1.51, IFI = .98.

Tableau 7 : Analyse factorielle confirmatoire de la section « Femmes au volant » du questionnaire d'adhésions aux SSACA version courte : présentation des données standardisées

| | Respect du code de la route | Compétences de conduite | Evitement du risque | Courtoisie au volant |
|---|--------------------------------|----------------------------|------------------------|-------------------------|
| 8 Je pense que les femmes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | .89 | | | |
| 12 Je pense que les femmes respectent les limitations de vitesse | .88 | | | |
| 4 Je pense que les femmes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | .84 | | | |
| 13 Je pense que les femmes ont une grande dextérité au volant | | .89 | | |
| 5 Je pense que les femmes sont habiles au volant | | .88 | | |
| 9 Je pense que les femmes sont adroites au volant | | .88 | | |
| 1 Je pense que les femmes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | | .78 | | |
| 10 Je pense que les femmes évitent les comportements dangereux au volant | | | .90 | |
| 6 Je pense que les femmes s'abstiennent d'avoir des comportements à risques au volant | | | .89 | |
| 14 Je pense que les femmes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | | | .85 | |
| 2 Je pense que les femmes évitent les comportements à risques au volant | | | .83 | |
| 15 Je pense que les femmes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | | | | .92 |
| 11 Je pense que les femmes font preuve de civilité au volant | | | | .91 |
| 7 Je pense que les femmes font preuve de savoir-vivre envers les autres usagers de la route | | | | .90 |
| 3 Je pense que les femmes sont des conductrices courtoises | | | | .82 |

2.3 Discussion

L'étude 1b avait pour objectif de créer une version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA, composé de 30 items (au lieu des 57 items initiaux). Les résultats indiquent que chaque section du questionnaire (i.e., hommes et femmes au volant) est organisée dans la structure en 4 facteurs attendue: compétences de conduite, respect du code de la route, évitement du risque, et courtoisie au volant. Ces résultats sont cohérents avec la version originale du questionnaire (Pravossoudovitch, Martha, Cury, & Granié, 2015) et avec les études ultérieures ayant montré que quatre dimensions différencient de façon stéréotypée les hommes et les femmes au volant (Berger, 1986; Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). Cette version courte de mesure d'adhésion aux SSACA pourra donc être utilisée dans la suite de cette thèse afin d'étudier les liens entre cette adhésion, et d'autres facteurs psychologiques ayant un effet sur les comportements de conduite autorapportés et effectifs reliés à une tâche de conduite, notamment en situation de menace du stéréotype.

3. Conclusion

L'étude 1 a permis de créer la version longue et la version courte d'un questionnaire permettant de mesurer l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite chez des adultes français, selon quatre dimensions des SSACA repérées dans la littérature : compétences de conduite, courtoisie au volant, respect du code de la route, et évitement du risque en conduite automobile. Il permet ainsi de mesurer l'adhésion aux SSACA concernant les hommes et les femmes au volant sans que les participants aient à comparer directement les conducteurs des deux sexes. La version longue a ainsi permis d'analyser de manière fine les différences de sexe et d'âge des participants dans l'adhésion aux SSACA et la version courte nous permettra, notamment dans la prochaine étude de cette thèse, d'analyser les liens entre cette adhésion, les facteurs psychologiques ayant un effet sur les comportements de conduite et les comportements de conduite autorapportés.

Etude 2 : Effet des stéréotypes de sexe, du sentiment de compétence de conduite, et de l'optimisme comparatif sur les comportements de conduite autorapportés

Notre deuxième étude a pour objectif principal d'étudier les relations entre l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA) et d'autres variables psychologiques (identité de genre, sentiment de compétence de conduite, et optimismes comparatifs) dont la littérature a montré qu'elles ont un effet sur les comportements de conduite réels et autorapportés.

En effet, comme nous l'avons vu précédemment afin de mieux comprendre la sexospécificité (Organisation Mondiale de la Santé, 2005) en accidentologie routière, plusieurs études s'intéressent aux différents comportements de conduite autorapportés, en utilisant notamment le driving behavior questionnaire (DBQ). Ce questionnaire permet de mesurer différents types de comportements de conduite, tels que les *inattentions* définies comme des comportements distraits ayant des conséquences principalement pour l'auteur, et n'étant pas menaçants pour les autres usagers (Parker et al., 1995), les *erreurs* définies comme des erreurs typiques de jugements et des échecs d'observation qui peuvent être dangereux pour les autres (Parker et al., 1995), les *violations* définies comme des transgressions délibérées d'une conduite sécuritaire (Parker et al., 1995), et les *comportements positifs* définis comme des comportements guidés par le maintien de la fluidité du trafic et l'attention aux autres usagers (Guého et al., 2014; Özkan & Lajunen, 2005a). Ces études montrent que les hommes conducteurs rapportent plus d'accidents (Özkan & Lajunen, 2005a; Reason et al., 1990), et plus de violations (Guého et al., 2014; Parker et al., 1995; Reason et al., 1990) alors que les femmes conductrices rapportent plus d'erreurs et d'inattentions (Guého et al., 2014; Parker et al., 1995; Reason et al., 1990).

Pour expliquer ces différences de sexe dans les différents comportements de conduite, de nombreuses études s'intéressent au rôle de l'identité de genre des individus. Ces recherches montrent que l'adoption des traits masculins par les individus a plus d'influence que l'adoption des traits féminins sur les pratiques à risques (Mahalik et al., 2003) telles que les comportements de conduite (Özkan & Lajunen, 2006; Sibley & Harré, 2009) et les comportements piétons (Granié, 2009). En conduite en effet, la masculinité renforce les transgressions, et les violations agressives et ordinaires, et inhibe les erreurs d'inattention et d'inexpérience (Guého et al., 2014; Özkan & Lajunen, 2005b). A l'inverse, la féminité inhibe

les transgressions, les violations ordinaires et agressives, les erreurs, renforce les comportements positifs, et est associée à un faible nombre d'accidents (Guého et al., 2014; Özkan & Lajunen, 2005a, 2005b). De plus, la féminité est associée à une haute estimation des compétences de sécurité alors que la masculinité l'est à une haute estimation des compétences perceptivo-motrices (Özkan & Lajunen, 2006). Ces associations semblent ainsi suggérer « qu'être un conducteur compétent » est vu comme un trait masculin.

Depuis plusieurs années, des études s'intéressent aux stéréotypes de sexe qui sont spécifiques à la conduite automobile pour tenter de fournir une meilleure compréhension à la différence de sexe dans l'accidentologie routière. Les caractéristiques assignées aux hommes et aux femmes au volant sont cohérentes avec les stéréotypes de sexe associés aux hommes et aux femmes en France et dans les autres pays occidentaux. Ainsi, les études déjà menées sur les SSACA montrent que les hommes conducteurs sont décrits comme étant impliqués dans une activité cohérente avec leur rôle social, alors que les femmes conductrices sont décrites comme étant impliquées dans une activité incohérente avec leur rôle social (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). La prise de risques et la compétition sont vues comme typiquement masculines alors que la faible prise de risques et le fait de faire attention aux autres sont vus comme typiquement féminins (Bem, 1981, 1983; Gana, 1995). De plus, nous avons vu dans la première étude de ce travail de thèse que les hommes adhèrent plus fortement au stéréotype de l'homme conducteur compétent, alors que, les femmes adhèrent plus fortement au stéréotype de la femme conductrice évitant le risque (Pravossoudovitch et al., 2015). Etant au fondement de la construction identitaire de l'individu (Le Maner-Idrissi, 1997; Vouillot, 2002), la conformité à son groupe de sexe passe, entre autres, par l'adoption des attitudes et comportements socialement assignés, valorisés et attendus de son groupe d'appartenance. Les individus qui adhèrent et se conforment préférentiellement aux stéréotypes de leur groupe de sexe (hommes masculins et femmes féminines) devraient dans le même temps adhérer et se conformer aux stéréotypes qui posent les comportements des conducteurs différenciés en fonction de son sexe et conformes aux stéréotypes de sexe généraux. Ainsi, l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile devrait être hautement liée à la conformité aux stéréotypes de sexe. Et les individus, afin de se conformer aux comportements attribués à leur groupe de sexe, devraient adopter les comportements de conduite qui y sont spécifiquement associés et auxquels ils adhèrent. L'adhésion au stéréotype de l'homme au volant devrait donc amener chez les hommes davantage de comportements de conduite associés spécifiquement aux hommes, tels que les violations du code de la route, alors que l'adhésion au stéréotype de la femme au

volant devrait amener chez les femmes davantage de comportements de conduite associés spécifiquement aux femmes, tels que les comportements positifs, relevant de la courtoisie et les erreurs d'inattention qui sont les comportements typiquement associés aux femmes au volant (Degraeve et al., 2015).

Plusieurs études montrent que les stéréotypes de sexe spécifiques à un domaine de compétence peuvent avoir des conséquences sur la compétence perçue des individus dans ce domaine. En effet, la compétence perçue est définie comme « la croyance qu'ont les individus en leurs capacités à produire un niveau de performance donné » (Bandura, 1986, p.391) et elle est basée sur l'expérience des individus. Dans le domaine des mathématiques par exemple, les hommes sont, de façon stéréotypée, perçus comme plus compétents que les femmes (Guimond & Roussel, 2001; Jacobs & Eccles, 1992; Schmader et al., 2004), et les études montrent que les femmes se sentent effectivement moins compétentes que les hommes (Bonnot & Croizet, 2007; Marro & Vouillot, 1991). De plus, en éducation physique et sportive, il est montré que les étudiants se sentent plus compétents quand ils pratiquent un sport qui est, de façon stéréotypée, associé à leur sexe (Chalabaev & Sarrazin, 2009). En conduite automobile, les SSACA peuvent influencer la manière dont les hommes et les femmes perçoivent leur propre compétence de conduite et leurs comportements de conduite. Les SSACA, posant les hommes comme des conducteurs compétents, peuvent amener les hommes à se sentir confiants et compétents et, au contraire, peuvent empêcher les femmes conductrices d'avoir un sentiment positif à propos de leurs compétences de conduite. Des recherches montrent en ce sens que, contrairement aux femmes conductrices, les hommes conducteurs tendent à évaluer plus positivement leurs propres compétences de conduite (Delhomme, 1991; Sibley & Harré, 2009). Sur la base de ces travaux, nous posons l'hypothèse que le niveau d'adhésion aux SSACA va influencer le sentiment de compétence de conduite.

Par ailleurs, avoir un fort sentiment de compétence influence la façon dont les individus se comparent aux autres individus de même âge et de même sexe qu'eux. Les études montrent qu'en général, comparés à leurs pairs, les conducteurs tendent à se percevoir comme étant moins vulnérables aux accidents (Finn & Bragg, 1986; Guppy, 1993; Harré, Foster, & O'Neill, 2005) et plus compétents (Harré et al., 2005). Une telle tendance est appelée optimisme comparatif (Harris & Middleton, 1994). L'optimisme comparatif est lié au sentiment de compétence perçue : les études montrent que les individus ayant un haut niveau de sentiment de compétence perçu tendent à avoir une évaluation optimiste des situations de

conduite à risques (McKenna, 1993), à percevoir leur risque d'avoir un accident comme étant faible (Matthews & Moran, 1986), à surestimer leurs compétences et à sous-estimer leurs erreurs (Boccaro et al., 2010; Delhomme, 1991), et à conduire trop vite et au-delà de leurs capacités (Boccaro et al., 2010; Matthews, 1986). De plus, Parker et al. (1995) montrent que les individus ayant un faible optimisme comparatif concernant les compétences de conduite rapportent plus d'erreurs et d'inattentions alors que les individus ayant un fort optimisme comparatif concernant les compétences de conduite rapportent plus de violations. Nous faisons alors l'hypothèse qu'une haute estimation de ses compétences de conduite pourrait augmenter le niveau d'optimisme comparatif et ces deux variables amèneraient davantage de comportements déclarés à risque, notamment en termes de violations.

Nous faisons l'hypothèse :

- que les hommes vont manifester un plus haut niveau de masculinité, une plus forte adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, un plus haut niveau de sentiment de compétence de conduite, et d'optimisme comparatif concernant les compétences de conduite et le risque d'accident, et vont déclarer davantage de violations que les femmes, tandis que les femmes vont manifester un plus haut niveau de féminité, une plus forte adhésion au stéréotype de la femme conductrice, un plus fort optimisme comparatif concernant la prudence, un plus faible niveau de sentiment de compétence et vont déclarer davantage d'erreurs, et d'inattentions que les hommes.
- que la masculinité renforce l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, le sentiment de compétence de conduite, l'optimisme comparatif concernant les compétences de conduite et le risque d'accident et les comportements déclarés de violations, alors que la féminité renforce l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice, l'optimisme comparatif concernant la prudence, et les comportements positifs déclarés et inhibe le sentiment de compétence de conduite et les comportements d'erreurs et de violations.
- que l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur renforce l'optimisme comparatif concernant les compétences, le sentiment de compétence de conduite et les violations, et inhibe les comportements positifs, alors que l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice renforce l'optimisme comparatif concernant la prudence et les comportements positifs et inhibe le sentiment de compétence de conduite, les violations, et les erreurs.

- que le sentiment de compétence renforce l'optimisme comparatif concernant les compétences et le risque d'accident, et les comportements de violations et inhibe les comportements d'erreurs et les inattentions.
- que l'optimisme comparatif concernant les compétences et le risque d'accident renforce les comportements de violations et inhibe les erreurs et inattentions.

1. Méthode

1.1 Participants

Le questionnaire a été complété en ligne par 970 conducteurs (397 hommes et 573 femmes) âgés de 18 à 64 ans ($M = 38.10$ ans, $ET = 13.54$). Ce questionnaire était présenté aux participants comme un questionnaire sur la conduite automobile. Les participants étaient divisés en trois groupes d'âge, tels que définis par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2012a) : 18-24 ans ($N = 193$, 78 hommes et 115 femmes; $M = 21.31$, $ET = 1.87$); 25-44 ans ($N = 428$, 175 hommes et 253 femmes; $M = 32.93$, $ET = 5.93$); 45-64 ans ($N = 349$, 144 hommes et 205 femmes; $M = 55.72$, $ET = 5.59$).

1.2 Matériel

L'ensemble des questionnaires de cette étude sont présentés en annexe 2.

1.2.1 L'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile

La version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA créé dans la première étude (étude 1b) a été utilisée. Ce questionnaire était composé de deux sections (hommes/femmes au volant) de 15 items chacune et mesurant 4 dimensions : les compétences de conduite, le respect du code de la route, l'évitement du risque en conduite automobile, et la courtoisie au volant des conducteurs et conductrices. Pour chacun des 30 items concernant les hommes et les femmes au volant, les participants devaient évaluer les affirmations proposées sur une échelle de type Likert en 7 points allant de 1: « Pas du tout d'accord » à 7: « Tout à fait d'accord ». Puis, à l'instar des études antérieures portant sur les stéréotypes de sexe en mathématiques (Bonnot & Croizet, 2007), ou en sport (Chalabaev & Sarrazin, 2009), l'indice d'adhésion à chacune des 4 dimensions des SSACA était calculé par la différence entre la

perception des caractéristiques du groupe de sexe ciblé par le stéréotype, et la perception des caractéristiques de l'autre groupe de sexe⁴.

Pour une plus grande clarté dans les résultats de cette étude, nous avons également calculé un indice d'adhésion générale au stéréotype de la femme conductrice en additionnant les 3 indices d'adhésion concernant les femmes conductrices (éviter le risque, respecter le code de la route, et courtoisie) (α de Cronbach = .80). Nous avons ainsi un indice d'adhésion au stéréotype concernant les hommes conducteurs (correspondant à l'indice d'adhésion au stéréotype des hommes compétents en conduite automobile), et un indice d'adhésion au stéréotype concernant les femmes conductrices (correspondant à la somme des 3 indices concernant les femmes au volant). L'amplitude numérique de ces indices s'étendait de -28 à 28 pour l'indice d'adhésion aux stéréotypes des hommes conducteurs et de -77 à 77 pour l'indice d'adhésion aux stéréotypes des femmes conductrices. Un score proche de 0 signifiait que le participant n'adhérait pas au stéréotype, et évaluait les conducteurs et conductrices de la même façon. Plus le score était positif, plus le participant adhérait au stéréotype (il considérait donc que les hommes sont des conducteurs plus compétents que les femmes, et que les femmes conductrices sont plus courtoises, qu'elles évitent plus le risque, et qu'elles respectent plus le code de la route que les hommes), plus le score était négatif, plus le participant exprimait une croyance contre-stéréotypée (il considérait donc que les femmes conductrices sont compétentes, et que les hommes conducteurs sont courtois, qu'ils évitent le risque, et qu'ils respectent le code de la route).

1.2.2 L'identité de genre

La version courte de l'Inventaire des Rôles Sexués de Bem (Fontayne, Sarrazin, & Famose, 2000) a été utilisée pour mesurer la masculinité (correspondant au niveau de conformité aux traits et caractéristiques culturellement associés aux hommes) et la féminité (correspondant au niveau de conformité aux traits et caractéristiques culturellement associés aux femmes) des participants. Dans ce questionnaire à 18 items, 8 caractérisaient les traits masculins, et 10

⁴ Indice d'adhésion au stéréotype des hommes compétents = score attribué aux hommes au volant moins score attribué aux femmes au volant

Indice d'adhésion au stéréotype des femmes courtoises = score attribué aux femmes au volant moins score attribué aux hommes au volant

Indice d'adhésion au stéréotype des femmes respectueuses du code de la route = score attribué aux femmes au volant moins score attribué aux hommes au volant

Indice d'adhésion au stéréotype des femmes évitant le risque = score attribué aux femmes au volant moins score attribué aux hommes au volant

caractérisaient les traits féminins. Les participants devaient indiquer la manière dont chaque item était approprié pour les décrire, sur une échelle type Likert en 7 points allant de 1 : « jamais vrai » à 7 : « toujours vrai ». Un score de masculinité a été calculé en additionnant chaque score attribué aux items caractérisant le masculin et un score de féminité a été calculé en additionnant chaque score attribué aux items caractérisant le féminin. Un score élevé de masculinité signifiait un haut niveau de masculinité chez le participant et un score élevé de féminité signifiait un haut niveau de féminité chez le participant.

1.2.3 Sentiment de compétence de conduite

Le sentiment de compétence de conduite a été mesurée à l'aide de l'échelle d'auto-efficacité pour les élèves conducteurs (Boccaro, Delhomme, Vidal-Gomel, & Rogalski, 2011). L'échelle est composée de 12 items. Pour chaque item, les participants devaient évaluer leur propre compétence de conduite sur une échelle type Likert en 7 points allant de 1 : « tout à fait » à 7 : « pas du tout ». Cette mesure ayant été développée pour des conducteurs en apprentissage, deux items ont été changés pour être adaptés aux conducteurs : « Je conduis suffisamment bien pour réussir l'examen du permis » a été modifié en « Je conduis suffisamment bien pour m'adapter à n'importe quelle situation de conduite », et « J'ai besoin de davantage de leçon de conduite » a été modifié en « J'ai besoin de plus d'expérience pour savoir bien conduire ». Les items 1 à 9 ont été recodés afin d'obtenir une mesure du sentiment de compétence en tant que conducteur. Un score total du sentiment de compétence de conduite a été calculé en additionnant les scores des 12 items du questionnaire, et un score élevé signifiait un sentiment de compétence de conduite élevé.

1.2.4 Optimisme comparatif

L'optimisme comparatif concernant le risque d'accident, la compétence de conduite, et la prudence a été mesuré grâce aux mesures comparatives indirectes (Helweg-Larsen & Shepperd, 2001). Ces mesures étaient basées sur les jugements séparés des individus à propos de leurs perceptions, en termes de risque d'accident, de compétence et de prudence d'eux-mêmes en tant que conducteur, des hommes automobilistes et des femmes automobilistes.

Afin de mesurer leur optimisme comparatif concernant le risque d'accident, les participants devaient évaluer, sur une échelle type Likert en 7 points allant de 1 : « faible probabilité » à 7 : « forte probabilité », la probabilité pour eux-mêmes, puis des hommes et des femmes automobilistes de leur âge, d'être impliqués dans un accident de la route au cours des 12

prochains mois⁵. Le score d'optimisme comparatif concernant le risque d'accident était obtenu en calculant la différence entre le score de probabilité d'accident attribué aux automobilistes de même sexe (les hommes si le participant était un homme ou les femmes si le participant était une femme) et le score de probabilité d'accident que le participant s'auto-attribuait. Un score élevé signifiait que les participants pensaient avoir moins de risques que les autres automobilistes (de même sexe et âge) d'avoir un accident au cours des 12 prochains mois. Autrement dit, un score élevé signifiait que les participants exprimaient un optimisme comparatif élevé quand ils se comparaient aux hommes ou femmes automobilistes de leur âge.

De la même façon, afin de mesurer leur optimisme comparatif concernant les compétences de conduite, les participants, devaient évaluer, sur une échelle type Likert en 7 points allant de 1 : « passables » à 7 : « excellentes », leurs propres compétences de conduite, ainsi que celles des hommes et des femmes automobilistes de leur âge⁶. Le score d'optimisme comparatif concernant les compétences était obtenu en calculant la différence entre le score de compétences que le participant s'auto-attribuait et le score de compétences qu'il attribuait aux automobilistes du même sexe. Un score élevé signifiait que les participants pensaient avoir plus de compétences de conduite que les autres automobilistes (de même sexe et âge). Autrement dit, un score élevé signifiait que les participants exprimaient un optimisme comparatif élevé quand ils se comparaient aux hommes ou femmes automobilistes de leur âge.

Enfin, afin de mesurer leur optimisme comparatif concernant la prudence, les participants, devaient évaluer, sur une échelle type Likert en 7 points allant de 1 : « passable » à 7 : « excellente », leur propre prudence en conduite, ainsi que celles des hommes et des femmes automobilistes de leur âge⁷. Le score d'optimisme comparatif concernant la prudence était obtenu en calculant la différence entre le score de prudence que le participant s'auto-attribuait et le score de prudence qu'il attribuait aux automobilistes du même sexe. Un score élevé signifiait que les participants pensaient être plus prudents en conduite que les autres automobilistes (de même sexe et âge). Autrement dit, un score élevé signifiait que les

⁵ « Selon vous, quelle est la probabilité que vous ayez un accident au volant de votre voiture au cours des 12 prochains mois? », « Selon vous, quelle est la probabilité que les hommes/femmes automobilistes de votre âge aient un accident au volant de leur voiture au cours des 12 prochains mois? »

⁶ « Comment évaluez-vous vos compétences de conduite? », « Comment évaluez-vous les compétences de conduite de la moyenne des hommes/femmes de votre âge? »

⁷ « Comment évaluez-vous votre prudence au volant? », « Comment évaluez-vous la prudence de la moyenne des hommes/femmes de votre âge? »

participants exprimaient un optimisme comparatif élevé quand ils se comparaient aux hommes ou femmes automobilistes de leur âge.

1.2.5 Comportements de conduite

Les comportements de conduite ont été mesurés en utilisant la version à 24 items du questionnaire des comportements de conduite (DBQ; Parker et al., 1995). Cette mesure était composée de 8 items correspondant aux inattentions, 8 items correspondant aux erreurs, et 8 items correspondant aux violations. Pour mesurer la dimension positive des comportements de conduite, 6 items mesurant les comportements positifs sur la route ont été ajoutés au DBQ (Guého et al., 2014; Özkan & Lajunen, 2005a). Pour chaque item, les participants devaient indiquer la fréquence avec laquelle ils avaient adopté les comportements décrits lors de la dernière année, sur une échelle type Likert en 6 points allant de 1 : « jamais » à 6 : « presque toujours ». Un score pour chacune des dimensions a été calculé en additionnant les scores attribués à chaque item de la dimension correspondante, un score élevé signifiant une fréquence élevée de l'adoption des comportements.

1.3 Analyses statistiques

Premièrement, des analyses de fiabilité ont été réalisées sur chaque questionnaire de l'étude.

Deuxièmement, des tests *t* de Student pour échantillons indépendants ont été réalisés afin d'observer l'effet du sexe sur l'identité de genre.

Troisièmement, les données des hommes et des femmes ont été analysées séparément car des recherches antérieures ont montré que le sexe a un effet significatif sur les variables dépendantes étudiées (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005a, 2005b, 2006). Des analyses de régressions hiérarchiques ont été réalisées séparément sur les échantillons de chaque sexe.

Pour chaque analyse, les variables prédictrices ont été entrées dans le modèle en utilisant la méthode entrée. Afin d'étudier les relations des variables entre elles, des analyses de régressions hiérarchiques ont été réalisées, en entrant comme prédicteurs les variables dans l'ordre défini par notre problématique. Une première analyse a porté sur l'identité de genre, avec la masculinité/féminité comme variables dépendantes et l'âge en variable indépendante. Une seconde analyse a porté sur les deux indices d'adhésion aux SSACA comme variables dépendantes, avec l'âge, et la masculinité/féminité en variables indépendantes. Une troisième analyse a porté sur le sentiment de compétence avec l'âge, la masculinité/féminité, et les deux indices d'adhésion aux SSACA en variables indépendantes. Une quatrième analyse a porté sur

les trois mesures d'optimismes comparatifs (concernant le risque d'accident, les compétences, et la prudence) en variables dépendantes avec l'âge, la masculinité/féminité, les deux indices d'adhésion aux SSACA, et le sentiment de compétence en variables indépendantes. Enfin, une dernière analyse a porté sur les 4 scores du DBQ (inattentions, erreurs, violations, comportements positifs) comme variables dépendantes avec l'âge, la masculinité/féminité, les deux indices d'adhésion aux SSACA, le sentiment de compétence et les 3 mesures d'optimisme comparatif en variables indépendantes.

2. Résultats

2.1 Analyses de fiabilité

Les alphas de Cronbach étaient satisfaisants pour chaque dimension de la section Hommes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA: respect du code de la route (alpha de Cronbach = .88), évitement du risque (alpha de Cronbach = .91), courtoisie (alpha de Cronbach = .92), et compétences de conduite (alpha de Cronbach = .92).

Les alphas de Cronbach étaient satisfaisants pour chaque dimension de la section Femmes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA: respect du code de la route (alpha de Cronbach = .93), évitement du risque (alpha de Cronbach = .90), courtoisie (alpha de Cronbach = .95), et compétences de conduite (alpha de Cronbach = .91).

Les alphas de Cronbach étaient satisfaisants pour chaque dimension du BSRI : masculinité (alpha de Cronbach = .80) et féminité (alpha de Cronbach = .85).

L'alpha de Cronbach était satisfaisant pour le questionnaire de sentiment de compétence de conduite (alpha de Cronbach = .76).

Les alphas de Cronbach étaient questionnables pour chaque dimension du DBQ : comportements positifs (alpha de Cronbach = .62), violations (alpha de Cronbach = .67), inattentions (alpha de Cronbach = .65), et erreurs (alpha de Cronbach = .69).

2.2 Effet du sexe sur l'identité de genre

Les tests *t de Student* pour échantillons indépendants ont révélé un effet du sexe sur la masculinité, $t(968) = 5.89$, $p < .001$. Ainsi, les hommes ($M = 36.02$, $ET = 7.75$) avaient un score de masculinité plus élevé que les femmes ($M = 33.05$, $ET = 7.67$).

Les tests t pour échantillons indépendants ont également révélé un effet du sexe sur la féminité, $t(968) = -4.70, p < .001$. Ainsi, les femmes ($M = 54.01, ET = 7.56$) avaient un score de féminité plus élevé que les hommes ($M = 51.61, ET = 8.19$).

2.3 Résultats des participants hommes

2.3.1 Modèles prédictifs de l'identité de genre

Concernant la féminité, le modèle n'était pas significatif. Le niveau de féminité des hommes ne variait pas significativement en fonction de l'âge.

Concernant la masculinité, un modèle significatif [$F(1,395) = 7.70, p < .01$] expliquant 1.7% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge était négativement liée la masculinité ($\beta = -.14, p < .01$).

2.3.2 Modèles prédictifs de l'adhésion aux SSACA

Concernant l'adhésion au stéréotype des hommes conducteurs, un modèle significatif [$F(3,393) = 13.20, p < .001$] expliquant 9.2% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge était négativement liée à l'adhésion au stéréotype des hommes conducteurs ($\beta = -.28, p < .001$).

Concernant l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices, un modèle significatif [$F(3,393) = 2.58, p = .05$] expliquant 1.2% de variance a émergé. Ainsi, la féminité était positivement liée à l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices ($\beta = .12, p < .05$).

2.3.3 Modèle prédictif du sentiment de compétence de conduite

Un modèle significatif [$F(5,391) = 12.58, p < .001$] expliquant 12.8% de variance a émergé. Ainsi, la féminité ($\beta = .19, p < .001$) ainsi que la masculinité ($\beta = .26, p < .001$) étaient positivement liées au sentiment de compétence de conduite.

2.3.4 Modèles prédictifs de l'optimisme comparatif

A propos de l'optimisme comparatif concernant le risque d'accident, un modèle significatif [$F(6,390) = 2.70, p = .01$] expliquant 2.5% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge était négativement liée à l'optimisme comparatif concernant le risque d'accident ($\beta = -.15, p < .01$).

A propos de l'optimisme comparatif concernant les compétences, un modèle significatif [$F(6,390) = 7.66, p < .001$] expliquant 9.2% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge était négativement liée à l'optimisme comparatif concernant les compétences ($\beta = -.22, p < .001$) alors que l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices ($\beta = .12, p < .05$) et le sentiment de compétence ($\beta = .19, p < .001$) l'étaient positivement.

A propos de l'optimisme comparatif concernant la prudence, un modèle significatif [$F(6,390) = 4.43, p < .001$] expliquant 4.9% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge était négativement liée à l'optimisme comparatif concernant la prudence ($\beta = -.24, p < .001$) alors que le sentiment de compétence ($\beta = .12, p < .05$) l'était positivement.

2.3.5 Modèles prédictifs du DBQ

Les résultats des régressions de l'échantillon hommes sur chacun des quatre scores du DBQ sont présentés dans le tableau 8.

Concernant l'inattention, un modèle significatif [$F(9,387) = 2.91, p < .01$] expliquant 4.2% de variance a émergé. Ainsi, le sentiment de compétence était négativement lié à l'inattention ($\beta = -.21, p < .001$).

Concernant les erreurs, un modèle significatif [$F(9,387) = 4.80, p < .001$] expliquant 7.90% de variance a émergé. Ainsi, le sentiment de compétence était négativement lié aux erreurs ($\beta = -.23, p < .001$).

Concernant les violations, un modèle significatif [$F(9,387) = 10.15, p < .001$] expliquant 17.2% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge ($\beta = -.23, p < .001$), la féminité ($\beta = -.13, p = .01$), et l'optimisme comparatif concernant la prudence ($\beta = -.13, p = .01$) étaient négativement liés aux violations alors que la masculinité ($\beta = .20, p < .001$), l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur ($\beta = .14, p < .01$), et l'optimisme comparatif concernant les compétences ($\beta = .18, p = .001$) l'étaient positivement.

Concernant les comportements positifs, un modèle significatif [$F(9,387) = 5.18, p < .001$] expliquant 8.79% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge ($\beta = .13, p = .01$), la féminité ($\beta = .16, p < .01$), l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices ($\beta = .10, p < .05$), et le sentiment de compétence ($\beta = .15, p < .01$) étaient positivement liés aux comportements positifs.

Tableau 8 : Régressions de l'échantillon hommes sur chacun des quatre scores du DBQ

| | Inattentions | Erreurs | Violations | Comportements positifs |
|--|--------------|---------|------------|------------------------|
| | β | β | β | β |
| Âge | .01 | .02 | -.23*** | .12* |
| Féminité | -.02 | -.05 | -.13** | .16** |
| Masculinité | -.05 | -.05 | .21*** | .01 |
| Adhésion au stéréotype du conducteur | .06 | .02 | .13** | -.08 |
| Adhésion au stéréotype de la conductrice | .06 | .06 | .06 | .10* |
| Sentiment de compétence de conduite | -.21*** | -.25*** | -.03 | .15** |
| Optimisme comparatif concernant le risque d'accident | -.05 | -.04 | -.05 | -.02 |
| Optimisme comparatif concernant les compétences | .03 | -.10 | .18*** | .02 |
| Optimisme comparatif concernant la prudence | -.06 | -.03 | -.13** | .04 |

Note. * $p < .05$. ** $p < .01$. *** $p < .001$

2.4 Résultats des participantes femmes

2.4.1 Modèles prédictifs de l'identité de genre

Concernant la masculinité, le modèle n'était pas significatif. Le niveau de masculinité des femmes ne variait pas significativement en fonction de l'âge.

Concernant la féminité, un modèle significatif [$F(1,571) = 5.52, p < .05$] expliquant 0.8% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge était positivement liée à la féminité ($\beta = .10, p < .05$).

2.4.2 Modèles prédictifs de l'adhésion aux SSACA

Concernant l'adhésion au stéréotype des hommes conducteurs, le modèle n'était pas significatif. L'adhésion au stéréotype des hommes conducteurs chez les femmes ne variait pas significativement en fonction de l'âge, du niveau de féminité, et du niveau de masculinité.

Concernant l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices, un modèle significatif [$F(3,569) = 5.81, p = .001$] expliquant 2.5% de variance a émergé. Ainsi, la féminité était positivement liée à l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices ($\beta = .15, p < .001$).

2.4.3 Modèle prédictif du sentiment de compétence de conduite

Un modèle significatif [$F(5,567) = 14.78, p < .001$] expliquant 10.7% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge ($\beta = .21, p < .001$), la féminité ($\beta = .18, p < .001$), et la masculinité ($\beta = .13, p = .001$) étaient positivement liées au sentiment de compétence de conduite.

2.4.4 Modèles prédictifs de l'optimisme comparatif

A propos de l'optimisme comparatif concernant le risque d'accident, un modèle significatif [$F(6,566) = 4.62, p < .001$] expliquant 3.7% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge ($\beta = -.11, p = .01$) et l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices ($\beta = -.09, p < .05$) étaient négativement liées à l'optimisme comparatif concernant le risque d'accident alors que l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur ($\beta = .10, p < .05$) et le sentiment de compétence ($\beta = .16, p < .001$) l'étaient positivement.

A propos de l'optimisme comparatif concernant les compétences, un modèle significatif [$F(6,390) = 17.63, p < .001$] expliquant 14.2% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge ($\beta = -.14, p < .001$) était négativement liée à l'optimisme comparatif concernant les

compétences alors que la masculinité ($\beta = .17, p < .001$), l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur ($\beta = .10, p = .01$) et le sentiment de compétence ($\beta = .33, p < .001$) l'étaient positivement.

A propos de l'optimisme comparatif concernant la prudence, un modèle significatif [$F(6,566) = 2.35, p < .05$] expliquant 1.4% de variance a émergé. Ainsi, l'adhésion au stéréotype des femmes conductrices ($\beta = -.10, p < .05$) était négativement liée à l'optimisme comparatif concernant la prudence alors que le sentiment de compétence ($\beta = .11, p = .01$) l'était positivement.

2.4.5 Modèles prédictifs du DBQ

Les résultats des régressions de l'échantillon femmes sur chacun des quatre scores du DBQ sont présentés dans le tableau 9.

Concernant l'inattention, un modèle significatif [$F(9,563) = 8.90, p < .001$] expliquant 11.1% de variance a émergé. Ainsi, le sentiment de compétence ($\beta = -.31, p < .001$) était négativement lié à l'inattention alors que l'adhésion au stéréotype des conductrices ($\beta = .09, p < .05$) l'était positivement.

Concernant les erreurs, un modèle significatif [$F(9,563) = 16.82, p < .001$] expliquant 19.9% de variance a émergé. Ainsi, le sentiment de compétence ($\beta = -.39, p < .001$) et l'optimisme comparatif concernant la prudence ($\beta = -.10, p < .01$) étaient négativement liés aux erreurs

Concernant les violations, un modèle significatif [$F(9,563) = 15.97, p < .001$] expliquant 19.1% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge ($\beta = -.25, p < .001$), le sentiment de compétence ($\beta = -.09, p < .05$), et l'optimisme comparatif concernant la prudence ($\beta = -.23, p < .001$) étaient négativement liés aux violations alors que la masculinité ($\beta = .10, p < .01$), et l'optimisme comparatif concernant les compétences ($\beta = .22, p < .001$) l'étaient positivement.

Concernant les comportements positifs, un modèle significatif [$F(9,563) = 8.42, p < .001$] expliquant 10.4% de variance a émergé. Ainsi, l'avancée en âge ($\beta = .19, p < .001$), la féminité ($\beta = .15, p < .001$), et le sentiment de compétence ($\beta = .13, p < .01$) étaient positivement liés aux comportements positifs.

Tableau 9 : Régressions de l'échantillon femmes sur chacun des quatre scores du DBQ

| | Inattentions | Erreurs | Violations | Comportements positifs |
|--|--------------|---------|------------|------------------------|
| | β | β | β | β |
| Âge | .03 | .05 | -.27*** | .19*** |
| Féminité | -.02 | -.06 | -.07 | .15*** |
| Masculinité | -.03 | .00 | .15*** | -.03 |
| Adhésion au stéréotype du conducteur | .03 | .06 | .10* | .03 |
| Adhésion au stéréotype de la conductrice | .10* | .01 | .07 | .08* |
| Sentiment de compétence de conduite | -.33*** | -.42*** | -.05 | .13** |
| Optimisme comparatif concernant le risque d'accident | -.02 | -.06 | -.05 | -.04 |
| Optimisme comparatif concernant les compétences | -.05 | -.04 | .22*** | .01 |
| Optimisme comparatif concernant la prudence | -.04 | -.10** | -.23*** | .03 |

Note. * $p < .05$. ** $p < .01$. *** $p < .001$

3. Discussion

Le but principal de cette recherche était d'étudier les relations entre les SSACA et d'autres variables psychologiques (l'identité de genre, l'optimisme comparatif, et le sentiment de compétence de conduite), ainsi que leurs effets sur les comportements de conduite autorapportés.

3.1 Liens entre les variables démographiques et psychologiques

Les résultats montrent que l'optimisme comparatif concernant les compétences et le risque d'accident baisse avec l'âge chez les deux sexes alors que l'optimisme comparatif concernant la prudence baisse avec l'âge chez les hommes mais pas chez les femmes. De plus, le niveau de masculinité et d'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur (i.e., la croyance que les hommes sont plus compétents en conduite automobile que les femmes) baisse également avec l'âge chez les hommes alors que la féminité et le sentiment de compétence de conduite augmentent avec l'âge chez les femmes. Il apparaît ainsi que les hommes semblent se détacher des valeurs attribuées à leur propre groupe, tant au niveau global que dans l'activité automobile, alors que les femmes accordent de plus en plus d'importance aux valeurs attachées à leur groupe. La perception du risque augmentant avec l'âge (Cohn, Macfarlane, Yanez, & Imai, 1995; Lai & Tao, 2003; Zhang, 1994), les individus semblent ainsi adopter moins de comportements à risques en vieillissant et ainsi se détacher des valeurs associées au masculin pour se rapprocher de celles associées au féminin.

Les résultats montrent également que, chez les participants des deux sexes, à la fois la forte féminité et la forte masculinité sont liées à un sentiment de compétence de conduite plus important et que la forte féminité (mais pas la forte masculinité) est liée à une adhésion plus importante au stéréotype des femmes conductrices. L'évitement du risque faisant partie à la fois des stéréotypes féminins (Bem, 1981, 1983; Gana, 1995) et des stéréotypes concernant les femmes au volant (Berger, 1986; Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011; Pravossoudovitch et al., 2015), il semble que les individus adhérant aux valeurs globales se rapportant à la féminité adhèrent également aux valeurs féminines appliquées à une activité telle que la conduite automobile. De plus, selon Lajunen et Summala (1995), les compétences de conduite se décomposent en deux types: les compétences perceptive-motrices et les compétences de sécurité. De la même façon que les SSACA opposent des compétences perceptivo-motrices chez l'homme

conducteur à des compétences de sécurité chez la femme conductrice (Degraeve et al., Granié et Papafava, 2011), cette distinction en deux types de compétences en matière de conduite automobile pourrait expliquer pourquoi à la fois la masculinité et la féminité renforcent le sentiment de compétence de conduite. En effet, il est possible qu'un haut niveau de masculinité renforce le sentiment de compétences perceptivo-motrices, tandis qu'un haut niveau de féminité renforce le sentiment de compétences de sécurité. Il semble ainsi nécessaire à l'avenir de différencier ces deux types de compétences de conduite lors de la mesure du sentiment de compétence de conduite, afin d'étudier l'effet de l'adhésion aux SSACA sur chacun de ces deux types de compétences et leurs effets sur les comportements déclarés de conduite.

Concernant l'optimisme comparatif, les résultats montrent que, chez les hommes comme les femmes, un sentiment de compétence de conduite élevé est lié à un haut niveau d'optimisme comparatif concernant les compétences et la prudence, alors qu'il n'est lié à un haut niveau d'optimisme comparatif concernant le risque d'accident que chez les femmes. Les résultats sont en accord avec la littérature montrant que les individus ayant un fort sentiment de compétence en conduite automobile tendent à surestimer leurs compétences (Boccarda et al., 2010; Delhomme, 1991) et à percevoir leur risque d'avoir un accident comme étant faible (Matthews & Moran, 1986). Les femmes sont de façon stéréotypée décrites comme ayant beaucoup d'accidents (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). Ainsi, les femmes se considérant compétentes en conduite automobile se surévaluent par rapport à leur groupe de sexe sur cet aspect négatif de leurs caractéristiques, se détachant ainsi de l'image négative leur étant rattachée, n'étant pas cohérente avec l'image qu'elles ont d'elles-mêmes en tant que conductrices. De plus, la forte adhésion au stéréotype des femmes conductrices est liée à un faible niveau d'optimisme comparatif concernant le risque d'accident et la prudence chez les femmes, alors qu'elle est liée à un haut niveau d'optimisme comparatif concernant les compétences chez les hommes. Concernant les femmes, la relation entre adhésion au stéréotype de la femme au volant et optimisme comparatif peut s'expliquer par la conformité aux dimensions positives des SSACA concernant les femmes. En effet, les femmes sont de façon stéréotypée perçues comme prudentes et ayant moins d'accidents graves que les hommes (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). Les femmes adhérant à cette image positive les concernant s'identifient donc à leur groupe d'appartenance en pensant être comme leurs pairs. Concernant les hommes, l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice amenant les hommes à se sentir plus compétents que leurs pairs peut traduire un biais pro-exogroupe (Sachdev & Bourhis, 1991) sur la dimension positive concernant les femmes au

volant. En effet, l'aspect sécuritaire de la conduite des femmes est de plus en plus mis en avant dans les discours de prévention routière (e.g., Le manifeste des femmes pour une route plus sûre). Il est donc possible que les hommes ayant conscience de cet aspect de plus en plus valorisé rattaché aux femmes conductrices aient intégré cet aspect sécuritaire dans leur définition des compétences de conduite. Ainsi, les hommes en cherchant à se rapprocher de l'image valorisée des femmes au volant et en intégrant cet aspect sécuritaire aux compétences de conduite se considèrent plus compétents que leurs pairs.

Chez les femmes, les résultats montrent également que la forte adhésion au stéréotype de l'homme au volant est liée à un haut niveau d'optimisme comparatif concernant le risque d'accident et les compétences, et que la forte masculinité est également liée à leur optimisme comparatif concernant les compétences. Ces résultats sont en accord avec la littérature portant sur le biais pro-exogroupe (Sachdev & Bourhis, 1991) par lequel les femmes essaieraient de se rapprocher de l'image et des comportements du groupe dominant des hommes conducteurs. Ainsi, en se conformant aux stéréotypes masculins et en adhérant au fait que les hommes sont plus compétents que les femmes en conduite automobile, elles se considèrent donc elles même, par ce biais, comme plus compétentes et moins enclines à avoir des accidents que leurs pairs, ce qui correspond à la façon dont se décrivent généralement les hommes conducteurs (Delhomme, 1991; Delhomme & Meyer, 2004; Engström et al., 2003; Katila et al., 2004). De plus, la masculinité est liée à une augmentation de l'optimisme comparatif lorsqu'il y a une possibilité de gain et de valorisation (Milhabet, 2010) comme c'est le cas pour les conducteurs adoptant les comportements de conduite associés aux hommes puisque c'est une activité associée au rôle social masculin dominant (Berger, 1986).

3.2 Effet des variables démographiques et psychologiques sur les comportements de conduite autorapportés

Les résultats de la présente étude montrent que pour les deux sexes, l'avancée en âge et la forte féminité sont liées positivement aux comportements positifs et que la forte masculinité est liée positivement aux violations, tandis que l'avancée en âge est liée négativement aux violations. De plus, un fort niveau de féminité des hommes est lié à des violations moins importantes. Ces résultats confirment ainsi les effets de la masculinité et de l'âge sur les comportements de conduite montrés dans des études antérieures (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005a).

Les résultats montrent également que, quel que soit leur sexe, les individus adhérant fortement au stéréotype de l'homme conducteur commettent plus de violations alors que les individus adhérant fortement au stéréotype des femmes conductrices déclarent plus de comportements positifs. De plus, seules les femmes adhérant fortement au stéréotype des femmes conductrices déclarent plus d'inattentions. Le fait que les hommes adhérant fortement au stéréotype de l'homme conducteur commettent plus de violations (qui sont des comportements associés de façon stéréotypée au masculin) et que les femmes adhérant fortement au stéréotype de la femme conductrice déclarent plus de comportements positifs et d'inattentions (qui sont des comportements associés de façon stéréotypée au féminin) peut s'expliquer par une volonté d'affirmer leur appartenance groupale à travers l'adoption de comportements typiques à leur groupe de sexe (Le Maner-Idrissi, 1997). Ainsi, l'adoption de ces comportements participe au renforcement et à la perpétuation dans le temps de ces stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile. A l'inverse, le fait que les femmes adhérant fortement au stéréotype de l'homme conducteur déclarent plus de violations alors que les hommes adhérant fortement au stéréotype des femmes conductrices déclarent plus de comportements positifs pourrait s'expliquer par un phénomène de biais pro-exogroupe (Sachdev & Bourhis, 1991) par lequel le groupe de sexe opposé au stéréotype adopte le comportement typique de l'autre groupe afin d'essayer d'aller à l'encontre du stéréotype de son groupe. Les hommes étant vus comme conduisant trop vite et commettant beaucoup d'infractions car naturellement compétents (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011), les femmes qui adhèrent à ce stéréotype exprimeraient un biais pro-exogroupe en déclarant plus de violations afin de diminuer l'écart de compétences annoncé entre les hommes et les femmes. A l'inverse, les femmes étant vues comme civiques et prudentes (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011), les hommes qui adhèrent à ce stéréotype exprimeraient un biais pro-exogroupe en déclarant plus de comportements positifs afin d'ajouter à leur image de conducteurs compétents une dimension plus courtoise et sécuritaire.

Enfin, les résultats montrent que, chez les deux sexes, un haut niveau de sentiment de compétence de conduite est lié à un faible score de comportements d'inattentions alors qu'il est lié à un fort score de comportements positifs. De plus, les violations sont liées à un fort score d'optimisme comparatif concernant les compétences mais à un faible score d'optimisme comparatif concernant la prudence. Les résultats montrent également que le fort score d'erreurs est lié à un faible score de sentiment de compétence de conduite uniquement chez les hommes et à un faible score d'optimisme comparatif concernant la prudence uniquement

chez les femmes ce qui traduit une certaine honnêteté de la part des répondants. Enfin, un haut niveau de sentiment de compétence de conduite est lié à un niveau moindre de violations autorapportées par les femmes. Les compétences liées à la sécurité étant rattachées aux femmes (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006), le haut niveau de sentiment de compétence de conduite des femmes peut se traduire par des compétences axées sur cet aspect sécuritaire amenant peu de prises de risques et de violations des règles du code de la route.

3.3 Limites de l'étude

Les mêmes limites que pour l'étude 1 doivent être signalées. En effet, cette étude a été réalisée sur internet, or seulement 82% des foyers en France ont un accès internet (Bigot & Crouette, 2014). Ces foyers sont majoritairement composés de catégories socioprofessionnelles moyennes et élevées alors qu'il a été montré que le statut socioéconomique influence la perception des hommes et des femmes au volant (Degraeve et al., 2015). Ces résultats sont donc à confirmer sur un échantillon plus représentatif de la population française. De plus, des entretiens qualitatifs pourraient permettre de confirmer ces hypothèses d'interprétation.

4. Conclusion

En conclusion, les résultats de la présente étude confirment ceux de la première étude de cette thèse concernant la diminution de l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur avec l'âge, et montrent, pour la première fois à notre connaissance, des effets de l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile sur les comportements déclarés de conduite. En effet, on a pu observer que, quel que soit le sexe, l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur est liée à de fortes violations (qui sont les comportements de conduite typiquement masculins) alors que l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice est liée à plus de comportements positifs (qui sont les comportements de conduite typiquement féminins). De plus, chez les femmes, l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice est liée à plus de comportements d'inattentions et à l'expression d'un plus faible optimisme comparatif concernant la prudence et le risque d'accident alors que l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur est liée à l'expression d'un plus grand optimisme comparatif concernant les compétences et le risque d'accident. Enfin, chez les hommes, l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice est liée à l'expression d'un plus fort optimisme comparatif concernant les compétences. Ces résultats demandent à être confirmés dans des

études ultérieures et montrent la nécessité de prendre en compte cette dimension dans les futures études ainsi que de sensibiliser les individus à cette question lors de leur apprentissage de la conduite.

Les deux premières études de cette thèse ont montré des différences d'adhésion aux SSACA en fonction de l'âge et du sexe des individus, et ont permis de mettre en évidence les liens entre cette adhésion, les variables psychologiques déjà connues pour avoir un effet sur les comportements de conduite, et les comportements de conduite autorapportés. Nous allons donc maintenant nous intéresser au lien entre cette adhésion aux SSACA et les comportements effectifs de conduite sur simulateur de conduite ou sur les performances lors de la tâche évaluative obligatoire avant de pouvoir accéder à la conduite : le code de la route. Ces liens seront étudiés dans le cadre de l'étude de l'effet de menace du stéréotype qui permet de rendre saillants ces SSACA et permet donc d'en étudier les effets sur les performances des individus.

Axe 2 : Stéréotypes de sexe associés à la conduite, facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite et effet de menace du stéréotype

Comme nous avons pu le constater dans les deux premières études de cette thèse, les stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA) impactent la manière dont les hommes et les femmes se perçoivent en tant que conducteur ainsi que leurs comportements de conduite autorapportés. En effet, nos résultats montrent que l'adhésion au stéréotype de la femme au volant amène les individus à déclarer plus de comportements positifs au volant, amène les femmes à déclarer plus d'erreurs d'inattention et à exprimer un plus faible optimisme comparatif en termes de prudence et de risque d'accident, et amène les hommes à exprimer un plus fort optimisme comparatif en termes de compétences. L'adhésion au stéréotype de l'homme au volant amène les individus à déclarer plus de violations, et amène les femmes à exprimer un plus fort optimisme comparatif en termes de compétences et de risque d'accident.

Les recherches portant sur les effets des stéréotypes sur le comportement des individus ont montré que ces stéréotypes peuvent, dans certains contextes, produire des attentes qui sont susceptibles de modifier le comportement et les performances des individus qui en sont la cible : c'est en particulier le cas de l'effet de menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995). La menace du stéréotype repose sur l'hypothèse selon laquelle, lorsqu'il est rendu saillant, le stéréotype ciblant un groupe aura un effet direct sur les performances des membres de ce groupe lors de la tâche évaluative correspondante (Leyens et al., 2000; Steele & Aronson, 1995).

Plusieurs études se sont intéressées à ce mécanisme dans des tâches relatives à la conduite automobile (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011; Yeung & von Hippel, 2008). Les résultats de ces études montrent que l'évocation du stéréotype négatif associé à la femme au volant ou d'une différence de capacités de conduite entre les hommes et les femmes a un effet délétère sur les performances des femmes lors d'un test de code de la route (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011) ou lors d'une tâche de conduite sur simulateur (Yeung & von Hippel, 2008). Par exemple, Yeung et von Hippel (2008) montrent que l'activation, lors d'une tâche de conduite sur simulateur, du stéréotype selon lequel les femmes sont mauvaises conductrices multiplie par deux le risque pour les conductrices

participantes de percuter un piéton traversant la voie. Ainsi, les auteurs mettent en évidence qu'une telle activation équivaut à la production d'une tâche secondaire, ce qui a pour conséquences de perturber la mémoire de travail des conductrices. Plusieurs études montrent également que, pour qu'il y ait un effet de menace du stéréotype, il est nécessaire que la tâche à effectuer soit directement supérieure aux capacités des individus testés (Jamieson & Harkins, 2007, 2009; Schmader & Johns, 2003; Spencer et al., 1999). Dans le domaine de la conduite automobile Skorich et ses collaborateurs (2013) étudient par exemple l'impact du stéréotype négatif concernant les conducteurs ayant un permis provisoire en Australie lors d'une tâche de perception du risque en conduite automobile. Ils mettent ainsi en évidence que la menace du stéréotype diminue la performance de ces conducteurs lorsque la tâche est difficile mais pas lorsqu'elle est facile.

Comme nous l'avons vu dans la partie consacrée à la menace du stéréotype (cf. chapitre 2), plusieurs variables peuvent influencer l'effet de menace du stéréotype, notamment la conscience du stigmatisme, l'identification au groupe stigmatisé et l'importance pour l'individu du domaine visé par le stigmatisme.

En termes de conscience du stigmatisme concernant la conduite, une étude montre que les enfants ont conscience dès 10 ans des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile puisqu'ils définissent les hommes conducteurs comme étant impliqués dans une activité consistante avec leur rôle social et les femmes impliquées dans une activité inconsistante avec leur rôle social (Granié & Papafava, 2011). Cette image stéréotypée de l'homme et de la femme au volant se poursuit avec l'avancée en âge (Degraeve et al., 2015) et se matérialise souvent par une image négative de la femme au volant. De plus, les études 1 et 2 de cette thèse montrent que les hommes et les femmes diffèrent dans leur adhésion aux différentes dimensions des SSACA et que ces différences en termes d'adhésion ont des conséquences distinctes sur les comportements de conduite autorapportés des individus : ceux adhérant au stéréotype de la femme au volant rapportent plus de comportements positifs et ceux adhérant au stéréotype de l'homme au volant rapportent plus de violations. La littérature portant sur l'effet de menace du stéréotype a montré qu'une plus forte adhésion au stéréotype pouvait entraîner une chute des performances des individus ciblés. Par exemple, une plus grande adhésion au stéréotype dans le domaine des mathématiques résulte en un plus fort effet de menace du stéréotype sur les femmes (Schmader et al., 2004). De la même façon, dans le domaine de la conduite automobile, nous faisons l'hypothèse que les femmes devraient voir leurs performances d'autant plus diminuées lors de l'induction d'un effet de menace dans une tâche relative à la

conduite automobile qu'elles adhèrent au fait que les hommes sont plus compétents que les femmes.

L'identification au groupe est une autre des variables pouvant affecter l'effet de menace du stéréotype. Schmader (2002) montre que lors d'un test en mathématiques, les performances des femmes accordant une grande importance à l'appartenance à leur groupe de sexe dans la définition de leur identité sont plus impactées par la menace du stéréotype que celles des femmes y accordant peu d'importance. Ainsi, nous faisons l'hypothèse que les femmes devraient voir leurs performances d'autant plus diminuées lors de l'induction d'un effet de menace dans une tâche relative à la conduite automobile qu'elles accordent de l'importance à leur groupe de sexe.

De plus, Schmid Mast et ses collaborateurs (2008) mettent en évidence que l'induction d'un contexte sexué a un impact sur le comportement des conducteurs. En effet, lorsque des jeunes hommes réalisent un parcours automobile dans un simulateur de conduite en entendant à la radio des mots relevant soit du masculin, soit du féminin, soit des mots neutres, seuls ceux entendant des mots masculins augmentent significativement leur vitesse entre le début et la fin du parcours. L'identité de genre des individus pourrait donc également influencer l'effet de menace du stéréotype et nous faisons l'hypothèse que les femmes devraient voir leurs performances d'autant plus diminuées lors de l'induction d'un effet de menace dans une tâche relative à la conduite automobile qu'elles se conforment fortement aux stéréotypes féminins.

En plus de l'identification au groupe, l'identification au domaine peut également affecter l'effet de la menace du stéréotype. En effet, Aronson et ses collaborateurs (1999) montrent que lors d'une tâche de mathématiques, la menace du stéréotype diminue les performances des individus stigmatisés, seulement chez ceux pour lesquels le domaine des mathématiques est important pour la définition de leur soi. Les stéréotypes étant présents tout au long de notre socialisation, cela peut à la longue amener l'individu stigmatisé à intérioriser le stéréotype le concernant et à se sentir moins compétent que les individus du groupe non stigmatisé puis à se désinvestir du domaine concerné (Cosnefroy, 2007). Un tel désinvestissement du domaine permet ainsi à l'individu à maintenir intacte son estime de soi malgré les échecs répétés mais l'amènera également à diminuer ses efforts et sa motivation à faire de bonnes performances. Par exemple, dans le domaine des mathématiques, Bonnot & Croizet (2007) mettent en évidence que les femmes adhérant le plus au stéréotype de la femme incompetente en mathématiques sont non seulement celles qui ont les plus faibles performances, mais aussi celles qui évaluent le plus faiblement leurs propres compétences en mathématiques. Les performances lors d'une tâche évaluative étant d'autant plus affectées par l'effet de menace

que le domaine concerné est important pour la définition du soi de l'individu (Aronson et al., 1999; Désert et al., 2002; Maas & Cadinu, 2003; Steele, 1997; Steele & Aronson, 1995), le sentiment de compétence de conduite devrait influencer l'effet de menace du stéréotype lors d'une tâche liée à la conduite automobile : nous faisons l'hypothèse que les femmes devraient voir leurs performances d'autant plus diminuées lors de l'induction d'un effet de menace dans une tâche relative à la conduite automobile qu'elles ont un sentiment de compétence de conduite élevé.

Nous savons que la situation de menace du stéréotype a pour effet de dégrader les performances dans une tâche évaluative relative au domaine concerné, et ce de manière différente selon les individus en fonction de plusieurs variables que nous venons d'évoquer. Cependant, la menace du stéréotype peut également avoir un effet sur d'autres dimensions telles que l'anxiété ressentie par l'individu et le niveau d'assurance qu'il exprime lors de la tâche. Spielberger (1966) fait la distinction entre deux formes d'anxiété : l'anxiété-trait qui est une forme d'anxiété consistante chez l'individu, tandis que l'anxiété-état est une forme d'anxiété épisodique, pouvant se manifester chez l'individu lors d'une situation stressante. Plusieurs études avancent ainsi que la menace du stéréotype peut avoir un effet sur le niveau d'anxiété ressenti par les individus lors d'une tâche évaluative (Aronson et al., 1998; Spencer et al., 1999; Steele, 1997). De plus, Spencer et ses collaborateurs (1999) ont montré que, chez des femmes réalisant un test de mathématiques en condition de menace du stéréotype, leur niveau d'anxiété était négativement lié à leurs performances. De la même façon, nous faisons l'hypothèse que dans une tâche liée à la conduite automobile et en situation de menace du stéréotype, l'anxiété ressentie par les femmes devrait augmenter et influencer leurs performances. Il a également été montré qu'il existe un lien étroit entre anxiété et déficit de confiance en soi (Coopersmith, 1984), il est donc possible que la menace du stéréotype, en augmentant l'anxiété des individus, puisse diminuer leur assurance lors de la réalisation de leur tâche.

Les deux études suivantes porteront ainsi sur l'effet de menace du stéréotype lors d'une tâche liée à la conduite et tenterons de le mettre en relation avec les différentes variables que nous venons d'évoquer. L'objectif de la troisième étude de cette thèse est d'étudier, chez des femmes conductrices, le lien entre menace du stéréotype, performances, et variables pouvant affecter cet effet de menace sur une tâche de dépassements à plusieurs niveaux de difficultés, et celui de la quatrième étude est d'étudier ces effets à la fois chez des hommes et des femmes lors d'une tâche de code de la route.

Etude 3 : L'effet de menace du stéréotype chez les femmes lors d'une tâche de dépassement et ses liens avec l'adhésion aux SSACA, l'identité de genre, et l'anxiété

Cette étude s'insère dans le cadre du projet « Défigenre : effet anxiogène de la menace du stéréotype de sexe et affordances : impact sur la prise de décision en conduite automobile » financé en 2013 par la Mission pour l'Interdisciplinarité du CNRS.

Son objectif était d'étudier chez des femmes conductrices l'effet de menace du stéréotype sur leurs performances lors d'une tâche de dépassements à plusieurs niveaux de difficultés. Comme nous l'avons développé dans l'introduction précédente, la littérature a montré que l'identification au groupe et la conscience du stigmate sont deux variables pouvant affecter l'effet de menace du stéréotype (Schmader, 2002; Schmader & Johns, 2003; Spencer et al., 1999; Steele & Aronson, 1995). C'est pourquoi, nous chercherons dans cette étude à comprendre leurs impacts sur l'effet de menace du stéréotype lors d'une tâche liée à la conduite automobile en mesurant l'identité de genre des participantes et leur adhésion au stéréotype de l'homme compétent au volant.

L'appartenance à un groupe de sexe étant au fondement de la construction identitaire d'un individu (Le Maner-Idrissi, 1997; Vouillot, 2002), la conformité aux attitudes et comportements socialement assignés à son sexe est d'autant plus importante qu'elle constitue une source importante d'identité pour l'individu. La conformité aux rôles et stéréotypes de sexe permet à l'individu de maintenir une image positive de soi en se conformant à ce qui est socialement attendu de lui. Lors de la seconde étude de cette thèse, nous avons ainsi pu constater que la masculinité était liée à plus de violations autorapportées chez les deux sexes. De plus, étant donné que les individus sont d'autant plus impactés par l'effet de menace du stéréotype qu'ils accordent une grande importance à l'appartenance à leur groupe de sexe dans la définition de leur identité (Schmader, 2002), nous faisons l'hypothèse que l'identité de genre des participantes aura un effet sur l'impact de la menace du stéréotype. Les femmes fortement conformes aux stéréotypes féminins devraient ainsi être plus impactées par l'effet de menace que les femmes conformes aux stéréotypes de l'autre sexe.

Il a également été montré que le seul fait d'être conscient qu'un stéréotype négatif porte sur son groupe d'appartenance est suffisant pour créer un effet de menace du stéréotype (Steele & Aronson, 1995). Cependant, il a également été mis en évidence que le degré d'adhésion au stéréotype négatif visant son groupe d'appartenance pouvait d'autant plus influencer sur les

performances des individus placés en situation de menace (Bonnot & Croizet, 2007). Le versant négatif de la femme au volant dans les stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile portant sur la compétence (les autres dimensions des SSACA portent sur un versant positif de la femme au volant : elle évite le risque, respecte le code, et est courtoise au volant), seule l'adhésion à la dimension « compétences de conduite » des SSACA a été mesurée dans cette étude. Nous nous attendons à ce que l'effet de menace impacte d'autant plus les performances que les participantes adhèrent au stéréotype de l'homme conducteur compétent.

Enfin, il a été montré que la menace du stéréotype a un effet marginal sur le niveau d'anxiété ressenti par les individus, et que ce niveau d'anxiété est négativement lié aux performances des individus lors d'une tâche d'évaluation en situation de menace (Spencer et al., 1999). C'est pourquoi, l'effet de cette variable est également étudié dans cette étude. Conformément à la littérature, nous nous attendons à ce que l'anxiété soit plus élevée en situation de menace du stéréotype et que cette anxiété affecte le niveau de performances des individus dans la tâche.

1. Etude préliminaire : Phase de sélection des sujets

Afin d'étudier le rôle de l'identité de genre sur l'effet de menace du stéréotype dans une tâche liée à la conduite automobile, nous avons sélectionné les participantes de l'expérience principale *a priori*, afin d'inclure dans l'étude uniquement des femmes ayant une identité de genre féminine (score élevé en féminité et bas en masculinité) et des femmes ayant une identité de genre masculine (score bas en féminité et élevé en masculinité).

1.1 Participants et procédure

146 étudiantes issues de la Faculté des Sciences du Sport de Luminy (Aix-Marseille Université) ont été volontaires pour participer à cette étude. Elles ont été informées que l'expérience avait pour but de dresser des liens entre la personnalité et d'autres variables psychologiques qui seraient mesurées lors du trimestre suivant. Elles étaient assurées du traitement confidentiel des données recueillies, et qu'elles étaient libres de quitter l'expérience à tout moment.

1.2 Matériel

Lors de la phase de sélection des sujets, les participantes ont renseigné, pendant leurs cours, la version longue de l’Inventaire des Rôles Sexués de Bem (Bem, 1974) traduite en français par Gana (1995). Cette échelle se composait de 60 items : 20 items mesurant la masculinité, 20 items mesurant la féminité, et 20 items neutres. Les participantes devaient indiquer la manière dont chaque item était approprié pour les décrire, sur une échelle type Likert en 7 points allant de 1 : « jamais vrai » à 7 : « toujours vrai ». Un score de masculinité a été calculé en additionnant chaque score attribué aux items caractérisant le masculin, et un score de féminité a été calculé en additionnant chaque score attribué aux items caractérisant le féminin. Un score élevé de masculinité signifiait un haut niveau de masculinité chez la participante, et un score élevé de féminité signifiait un haut niveau de féminité chez la participante.

1.3 Résultats

Conformément aux recommandations de Fontayne et al. (2000), les items « je me décris comme féminin » et « je me décris comme masculin » ont été retirés des analyses car ils mesurent davantage le sexe biologique que le genre psychologique. L’analyse factorielle confirmatoire (AFC) réalisée sur le logiciel LISREL 8.0 a supporté une structure factorielle en deux facteurs (RMSEA = .085 ; $\chi^2(146,664) = 1372.24$, $p < .001$; NNFI = .69 ; CFI = .71). Les coefficients de fiabilité alpha de Cronbach étaient de .82 pour le facteur Masculinité et de .70 pour le facteur Féminité. Les scores moyens et médians de masculinité étaient respectivement de 4.30 et 4.37, et ceux de féminité de 5.06 et 5.06.

Afin de déterminer l’identité de genre des sujets, la méthode du partage par la médiane a été utilisée (Bem, 1981). En fonction de leur score sur les dimensions de masculinité (M) et de féminité (F), les participantes ont été classées comme étant Masculines (M supérieur à la médiane et F inférieur à la médiane), Féminines (F supérieur à la médiane et M inférieur à la médiane), Androgyne (M et F supérieur à la médiane) ou Indifférenciées (M et F inférieurs à la médiane).

Au total dans l’échantillon, 30 femmes ayant le permis de conduire s’avéraient être féminines, et 26 femmes ayant le permis de conduire s’avéraient être masculines. Ces 56 étudiantes ont ensuite été contactées afin de participer à l’étude principale.

2. Etude principale

2.1 Méthode

2.1.1 Participants

Sur les 56 étudiantes issues de la Faculté des Sciences du Sport de Luminy (Aix-Marseille Université) contactées, seules 29 (14 masculines, 15 féminines, $M_{\text{masculinité}} = 4.18$, $ET_{\text{masculinité}} = .57$, $M_{\text{féminité}} = 5.13$, $ET_{\text{féminité}} = .61$) ont été volontaires pour participer à la deuxième phase de l'étude. Ces étudiantes étaient âgées en moyenne de 20.07 ans ($ET = 1.77$). Les participantes ont été contactées pour « participer à une étude destinée à mesurer l'évolution de la fréquence cardiaque lors d'une tâche perceptivo-motrice en laboratoire ». Elles étaient informées de la durée de l'expérimentation (45 minutes au total) et d'une possible récompense pour les remercier de leur participation sous la forme d'un tirage au sort permettant de gagner des disques durs externes ($N=10$). Sur les 29 participantes de départ, seules 22 participantes (11 masculines, 11 féminines, $M_{\text{âge}} = 19.77$, $ET_{\text{âge}} = 1.82$, $M_{\text{masculinité}} = 4.24$, $ET_{\text{masculinité}} = .52$, $M_{\text{féminité}} = 5.15$, $ET_{\text{féminité}} = .65$) ont été conservées pour l'analyse des résultats, les données de sept participantes étant inexploitable (e.g., les données de l'expérience ne se sont pas enregistrées). En fonction de leur identité de genre féminine ($N = 11$) ou masculine ($N = 11$), les participantes ont été affectées à l'une ou l'autre des deux conditions expérimentales afin d'avoir des groupes le plus équilibré possible : 12 ont été affectées à la condition menaçante (5 féminines et 7 masculines) et 10 à la condition neutre (6 féminines et 4 masculines).

2.1.2 Matériel

L'ensemble des questionnaires post-expérimentaux sont présentés en annexe 3

2.1.2.1 Contexte expérimental

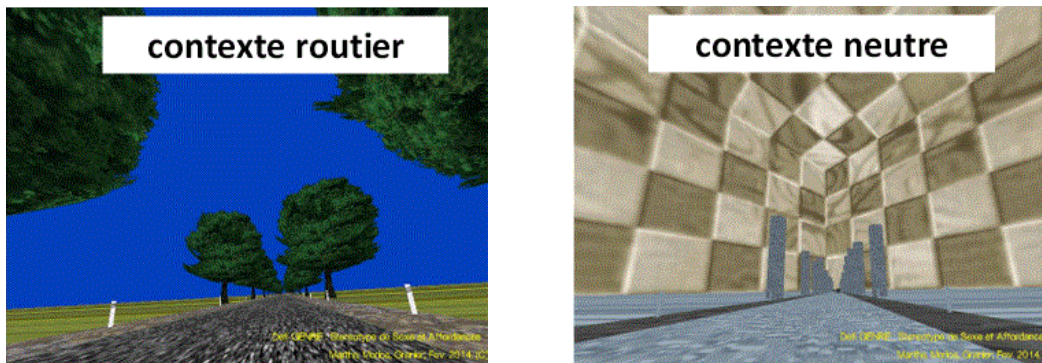
Deux contextes expérimentaux (condition menaçante et neutre) ont été construits afin de réaliser cette expérience. Dans le contexte menaçant, l'environnement routier devait augmenter l'effet menaçant de la situation en immergeant les participantes dans un environnement routier, alors qu'au contraire dans le contexte neutre, l'environnement était neutralisé afin de supprimer tout aspect routier pouvant être menaçant pour les participantes. Ainsi, dans la condition menaçante, la scène visuelle représentait une route départementale avec des véhicules se déplaçant dans les deux sens de circulation. Dans le contexte neutre, la

scène visuelle représentait des cubes se déplaçant dans les deux sens dans un espace neutre (voir image 1).

Pour les participantes affectées à la *condition menaçante*, la tâche était présentée comme une tâche d'aptitude à la conduite automobile : « Vous devez atteindre la ligne d'arrivée le plus rapidement possible tout en évitant les autres véhicules. Cette tâche permet ainsi de détecter les sources d'erreurs typiques et les fautes les plus souvent commises en conduite automobile ». Pour les participantes affectées à la *condition neutre*, la tâche était présentée comme un exercice permettant de mesurer la fréquence cardiaque : « Vous devez atteindre le point d'arrivée le plus rapidement possible tout en évitant les autres cubes. Cette tâche permet ainsi de mesurer l'évolution de votre fréquence cardiaque en fonction de l'interaction entre les contraintes de l'environnement et vos déplacements ».

Dans les deux conditions, l'expérience consistait en trente essais dans un ordre randomisé. A chaque essai, les participantes avaient la possibilité de dépasser le véhicule ou le cube présent devant elles afin d'arriver le plus vite possible à la ligne d'arrivée. Lors des trente essais, les dépassements étaient toujours réalisables mais leurs niveaux de difficulté variaient (six niveaux de difficulté). En effet, un véhicule ou cube arrivant en sens inverse plus ou moins tôt dans le temps imparti pour dépasser augmentait ou diminuait la difficulté du dépassement.

Image 1 : Scènes visuelles des contextes routier et neutre



Les participantes visualisaient la scène grâce à un casque de virtuelle nVisor SX111 et pouvaient s'y déplacer grâce à un joystick.

La fréquence cardiaque de chaque sujet a été enregistrée grâce à un cardiofréquencemètre POLAR RS800CX. L'étude de la variabilité de la fréquence cardiaque ne faisant pas partie de nos hypothèses, elle n'est pas présentée dans le cadre de cette thèse, mais le port du cardiofréquencemètre nous a permis de justifier l'étude chez les participantes de la condition neutre (voir consigne neutre).

Le nombre de dépassements et d'accidents a été mesuré et constitue notre variable dépendante. Le pourcentage de dépassements ($(\text{Nombre total de dépassements} / \text{Nombre d'essais de l'expérience}) * 100$) ainsi que le pourcentage d'accidents ($(\text{Nombre total de collisions} / \text{Nombre d'essais de l'expérience}) * 100$) ont été calculés pour chaque participante.

2.1.2.2 Manipulation check

À la fin de l'expérience, une question a été posée aux participantes afin de mesurer l'effet de la manipulation de la consigne (Yeung & von Hippel, 2008) : « Au cours de cette expérimentation, dans quelle mesure avez-vous eu à l'esprit l'idée qu'on était en train d'évaluer vos compétences en conduite automobile ? ». Les participantes répondaient à cette question sur une échelle de type Likert en 7 points allant de 1 : « Pas du tout eu cette idée à l'esprit » à 7 : « Tout à fait eu cette idée à l'esprit ».

2.1.2.3 Anxiété état

L'anxiété-état a été mesurée à l'aide du State-Trait Anxiety Inventory (STAI; Gauthier & Bouchard, 1993; Spielberger et al., 1970) en demandant aux participantes d'indiquer pour 20 items « la façon dont vous vous êtes sentis pendant cette expérimentation » sur une échelle type Likert en 4 points allant de 1 : « pas du tout » à 4 : « beaucoup ». Les items 1, 2, 5, 8, 10, 11, 15, 16, 19, et 20 (voir les items dans l'annexe 3) ont été recodés afin d'être cohérents avec les autres items du questionnaire. Un score total d'anxiété-état a été calculé en additionnant les scores des 20 items et un score élevé signifiait un niveau d'anxiété-état élevé.

2.1.2.4 Adhésion au stéréotype de l'homme conducteur

Dans cette expérience, seule la sous-dimension « compétences de conduite » des sections « hommes au volant » et « femmes au volant » du questionnaire long d'adhésion aux SSACA ont été renseignées par les participantes et un indice d'adhésion a été calculé (voir p.74 [étude 1a]) pour une explication plus complète du calcul de l'indice). Cet indice d'adhésion s'étendait de -49 à 49. Un score proche de 0 signifiait que la participante n'adhérait pas au stéréotype, et ne différenciait pas les conducteurs et les conductrices en termes de compétences. Plus le score était positif, plus la participante adhérait au stéréotype (les hommes conducteurs sont plus compétents que les femmes conductrices), plus le score était

négatif, plus la participante exprimait une croyance contre-stéréotypée (les femmes conductrices sont plus compétentes que les hommes conducteurs).

2.1.3 Procédure

L'expérience a été conduite par deux expérimentatrices afin de contrôler la variable « sexe de l'expérimentateur », puisqu'il a été montré que ce dernier peut influencer la performance du sujet (Harris, 1971). Les deux expérimentatrices étaient équitablement réparties selon les conditions (menaçante et neutre) et les consignes étaient données à lire sur un document. Le jour de l'expérience, les participantes étaient accueillies au sein du laboratoire dans une pièce isolée et dédiée aux expérimentations.

A leur arrivée dans la salle, les participantes étaient informées qu'elles devaient se déplacer dans un environnement virtuel à l'aide d'un joystick et que leur fréquence cardiaque serait mesurée. Elles étaient tout d'abord équipées du cardiofréquencemètre puis s'asseyaient sur une chaise devant une table équipée du matériel expérimental (casque de réalité virtuelle et joystick). Elles étaient informées qu'en portant le casque de réalité virtuelle, elles pouvaient voir leur environnement dans toutes les directions en orientant la tête dans la direction souhaitée et qu'elles pouvaient se déplacer à l'intérieur de celui-ci grâce au joystick. En fonction de chaque participante, la taille du casque était ajustée, la disparité oculaire personnalisée dans le moteur de réalité virtuelle, et la distance focale réglée en fonction du confort individuel. Ensuite, les participantes lisaient la présentation de la tâche sur un document qui leur était présenté avant de commencer l'expérience. Cette lecture avait pour objectif de placer les participantes soit en condition menaçante (« Vous devez atteindre la ligne d'arrivée le plus rapidement possible tout en évitant les autres véhicules. Cette tâche permet ainsi de détecter les sources d'erreurs typiques et les fautes les plus souvent commises en conduite automobile ») soit en condition neutre (« Vous devez atteindre le point d'arrivée le plus rapidement possible tout en évitant les autres cubes. Cette tâche permet ainsi de mesurer l'évolution de votre fréquence cardiaque en fonction de l'interaction entre les contraintes de l'environnement et vos déplacements »).

Une phase de familiarisation d'environ dix minutes était réalisée puis l'expérience pouvait débuter. A l'issue de l'expérience les participantes renseignaient les questionnaires post-expérimentaux (manipulation check, anxiété-état, adhésion au stéréotype du conducteur), puis étaient débriefées et remerciées pour leur participation. Enfin, elles étaient informées qu'une

fois que tous les participants auraient réalisé l'expérience, nous leur donnerions les résultats de la tombola concernant les disques durs externes à gagner.

2.1.4 Hypothèses opérationnelles

Nous nous attendions à ce que :

- les participantes féminines attribuent un score plus élevé aux hommes au volant et adhèrent plus fortement au stéréotype du conducteur que les participantes masculines alors que ces dernières attribuent un score plus élevé aux femmes au volant que les participantes féminines et adhèrent moins fortement au stéréotype du conducteur.
- les participantes féminines, celles adhérant le plus au stéréotype du conducteur, et celles ayant attribué un score élevé aux hommes au volant expriment un niveau d'anxiété supérieur aux autres participantes quelle que soit la condition.
- l'anxiété soit plus élevée en condition menaçante qu'en condition neutre
- chez les participantes adhérant le plus au stéréotype du conducteur et chez celles ayant une anxiété élevée, le pourcentage de dépassements soit plus faible, et le pourcentage d'accidents soit plus élevé que chez les autres participantes.
- chez les participantes masculines, les pourcentages de dépassements et d'accidents soient plus élevés que chez les participantes féminines.
- sur la totalité des essais, le pourcentage de dépassements soit plus faible et le pourcentage d'accidents soit plus élevé en condition menaçante qu'en condition neutre.
- lorsque la difficulté des dépassements est faible ou modérée, les performances des participantes en condition menaçante soient identiques aux performances des participantes en condition neutre alors que lorsque la difficulté des dépassements augmente, les performances des participantes en condition menaçante diminuent en comparaison de celles de la condition neutre.

2.1.5 Analyses statistiques

Dans un premier temps, les scores des variables autorapportées ont été dichotomisés à la médiane afin de permettre des comparaisons intergroupes. Ainsi, pour les scores de chaque variable, deux groupes étaient créés : un groupe où les participants avaient un score supérieur à la médiane sur la variable, et un groupe où les participants avaient un score inférieur à la

médiane sur la variable. Les valeurs des médianes ainsi que les effectifs de chaque groupe sont présentés dans le tableau 10.

Dans un deuxième temps et étant donné le faible nombre de sujets, des tests non paramétriques ont été choisis pour comparer les groupes et analyser les résultats. Des tests U de Mann-Whitney ont ainsi été réalisés pour comparer les groupes sur les différentes variables autorapportées et comportementales.

Tableau 10 : Valeur des médianes de chaque variable autorapportée et effectifs pour chaque groupe

| | Valeur de la médiane | Effectif du groupe inférieur à la médiane | Effectif du groupe supérieur à la médiane |
|---|----------------------|---|---|
| Anxiété-état | 38.00 | 11 | 11 |
| Score attribué aux hommes conducteurs | 35.00 | 12 | 10 |
| Score attribué aux femmes conductrices | 31.00 | 12 | 10 |
| Adhésion à la dimension compétences de conduite | 5.00 | 12 | 10 |

2.2 Résultats

Lors de la présentation des résultats, nous entendons par groupe expérimental le groupe dans lequel se trouvent les participantes lorsqu'on prend en compte à la fois leur identité de genre et la condition. Ainsi, quatre groupes expérimentaux sont considérés : participantes féminines en condition menaçante, participantes féminines en condition neutre, participantes masculines en condition menaçante, et participantes masculines en condition neutre.

2.2.1 Résultats des variables autorapportées

2.2.1.1. Relations entre les variables autorapportées

Les médianes des variables autorapportées sont présentées dans le tableau 11.

Concernant le score d'anxiété, les test U de Mann-Whitney ont révélé que les participantes ayant attribué un score élevé aux hommes au volant exprimaient un niveau d'anxiété plus élevé que celles leur ayant attribué un score faible, $U(12,10) = 26.00, p < .05$. Cependant, les résultats n'ont pas révélé de différence entre les participantes en fonction de leur identité de genre, de leur niveau d'adhésion au stéréotype du conducteur, ou du score qu'elles attribuent aux femmes au volant.

Les résultats n'ont pas révélé non plus de différence dans les scores de manipulation check, quel que soient l'identité de genre des participantes, leur niveau d'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, le score qu'elles attribuent aux hommes et aux femmes au volant, et leur niveau d'anxiété.

Enfin, les résultats n'ont pas révélé de différence en fonction de l'identité de genre des participantes, ni dans l'adhésion au stéréotype du conducteur, ni dans le score attribué aux femmes au volant, ni dans le score attribué aux hommes au volant.

Tableau 11: Médianes des variables autorapportées

| Groupes | Manipulation check | Adhésion aux SSACA | Score hommes au volant | Score femmes au volant | Anxiété-état |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------|---------------------------|--------------|
| Participant·es féminines | 4.00 | 5.00 | 36.00 | 31.00 | 41.00 |
| Participant·es masculines | 4.00 | 1.00 | 34.00 | 31.00 | 35.00 |
| Participant·es adhérant fortement aux SSACA | 4.00 | 9.00 | 39.00 | 27.00 | 44.50 |
| Participant·es adhérant faiblement aux SSACA | 4.00 | -2.00 | 31.00 | 31.50 | 36.00 |
| Participant·es ayant attribué un score élevé aux « Hommes au volant » | 4.50 | 7.50 | 39.50 | 32.00 | 48.50 |
| Participant·es ayant attribué un score faible aux « Hommes au volant » | 4.00 | -2.00 | 29.50 | 28.50 | 34.50 |
| Participant·es ayant attribué un score élevé aux « Femmes au volant » | 3.00 | 4.50 | 38.50 | 35.00 | 41.00 |
| Participant·es ayant attribué un score faible aux « Femmes au volant » | 4.00 | 5.50 | 31.50 | 25.00 | 36.50 |
| Participant·es ayant une anxiété-état élevée | 4.00 | 7.00 | 39.00 | 32.00 | 49.00 |
| Participant·es ayant une anxiété-état faible | 5.00 | -1.00 | 32.00 | 28.00 | 32.00 |

2.2.1.2 *En fonction de la condition et du groupe expérimental*

Les médianes des variables autorapportées en fonction de chaque groupe expérimental sont présentées dans le tableau 12.

Concernant l'anxiété-état, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que l'anxiété-état était plus faible chez les participantes de la condition neutre que chez celles de la condition menaçante, $U(10, 12) = 29.00, p < .05$. Les résultats ont également révélé que les participantes masculines en condition neutre avaient un niveau d'anxiété-état plus faible que les participantes féminines en condition neutre, $U(4,6) = 2.00, p < .05$, que les participantes masculines en condition menaçante, $U(4,7) = 1.00, p = .01$, et que les participantes féminines en condition menaçante $U(4,5) = 0.00, p = .01$. Cependant, les résultats n'ont pas révélé de différence entre les participantes féminines et masculines en condition menaçante, ni entre les participantes féminines en condition menaçante et celles en condition neutre, et ni entre les participantes masculines en condition menaçante et les participantes féminines en condition neutre.

Les tests U de Mann-Whitney n'ont pas non plus révélé de différence en fonction de la condition pour les scores de manipulation check, de scores attribués aux hommes et aux femmes au volant, ou d'adhésion au stéréotype du conducteur.

Tableau 12: Médianes des variables autorapportées en fonction de chaque groupe expérimental

| | Neutre | | | Menace | | |
|-------------------------------------|-----------|------------|-------|-----------|------------|-------|
| | Féminines | Masculines | Total | Féminines | Masculines | Total |
| Manipulation check | 4.00 | 4.00 | 4.00 | 4.00 | 4.00 | 4.00 |
| Adhésion aux SSACA | 6.50 | -3.50 | 4.50 | 5.00 | 6.00 | 5.50 |
| Score attribué aux hommes au volant | 37.50 | 30.50 | 35.50 | 32.00 | 38.00 | 34.50 |
| Score attribué aux femmes au volant | 34.00 | 30.50 | 32.00 | 29.00 | 31.00 | 30.00 |
| Anxiété-état | 40.00 | 28.00 | 32.50 | 46.00 | 37.00 | 43.50 |

2.2.2 Résultats des variables comportementales

2.2.2.1. En fonction des variables autorapportées

Les pourcentages de dépassements et d'accidents en fonction des variables autorapportées sont présentés dans le tableau 13.

Les tests U de Mann-Whitney ont révélé que le pourcentage de dépassements était plus élevé chez les participantes ayant attribué un score faible aux hommes au volant que chez celles leur ayant attribué un score élevé, $U(12,10) = 28.00$, $p < .05$, et qu'il était également plus élevé chez les participantes ayant un niveau d'anxiété-état faible par rapport à celles ayant un niveau d'anxiété-état élevé, $U(11,11) = 26.00$, $p < .05$. Cependant, les résultats n'ont pas révélé de différence dans les pourcentages de dépassements, quels que soient l'identité de genre des participantes, le score qu'elles attribuent aux femmes au volant, ou leur niveau d'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur.

Les résultats n'ont pas non plus révélé de différence dans les pourcentages d'accidents entre les participantes en fonction de leur identité de genre, du score qu'elles attribuent aux hommes et aux femmes au volant, de leur niveau d'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, ou de leur niveau d'anxiété.

Tableau 13 : Pourcentages de dépassements et d'accidents en fonction des variables autorapportées

| Groupes | Pourcentage de dépassements | Pourcentage d'accidents |
|--|-----------------------------|-------------------------|
| Participant·es féminines | 68.63 (17.11) | 22.72 (12.00) |
| Participant·es masculines | 77.14 (16.33) | 33.19 (13.92) |
| Participant·es adhérant fortement aux SSACA | 69.62 (11.27) | 34.36 (15.82) |
| Participant·es adhérant faiblement aux SSACA | 75.61 (20.56) | 22.62 (9.42) |
| Participant·es ayant attribué un score élevé aux « Hommes au volant » | 64.54 (13.27) | 32.33 (17.64) |
| Participant·es ayant attribué un score faible aux « Hommes au volant » | 79.84 (16.87) | 24.32 (8.68) |
| Participant·es ayant attribué un score élevé aux « Femmes au volant » | 72.10 (20.70) | 27.74 (17.97) |
| Participant·es ayant attribué un score faible aux « Femmes au volant » | 73.54 (13.89) | 28.14 (8.89) |
| Participant·es ayant une anxiété-état élevée | 64.58 (11.85) | 32.78 (16.60) |
| Participant·es ayant une anxiété-état faible | 81.19 (17.52) | 23.13 (8.44) |

2.2.2.2 *En fonction du groupe expérimental*

Les pourcentages de dépassements et d'accidents en fonction de chaque condition expérimentale sont présentés dans le tableau 14.

Les tests U de Mann-Whitney ont révélé que le pourcentage de dépassements était plus élevé chez les participantes de la condition neutre que chez les participantes de la condition menaçante, $U(10, 12) = 21.5$, $p < .01$. Les résultats ont également révélé que les participantes masculines en condition neutre avaient un pourcentage de dépassements plus élevé que les participantes féminines en condition neutre, $U(4,6) = 3.00$, $p = .05$, que les participantes masculines en condition menaçante, $U(4,7) = 2.00$, $p < .05$, et que les participantes féminines en condition menaçante $U(4,5) = 0.00$, $p = .01$. Cependant, les résultats n'ont pas révélé de différence entre les participantes féminines et masculines en condition menaçante, ni entre les participantes féminines en condition menaçante et neutre, ni entre les participantes masculines en conditions neutre et les participantes féminines en condition menaçante.

Concernant le pourcentage d'accidents, les résultats ont révélé que les participantes masculines en condition menaçante avaient un pourcentage d'accidents plus élevé que celles en condition neutre, $U(7,4) = 3.00$, $p < .05$, et qui tendait à être plus élevé que celui des participantes féminines en condition neutre, $U(7,6) = 8.00$, $p = .06$. Les résultats n'ont cependant pas révélé de différence entre les participantes en fonction de la condition.

Tableau 14 : Pourcentages de dépassements et d'accidents en fonction de chaque condition expérimentale

| | Neutre | | | Menace | | |
|------------------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Féminines | Masculines | Total | Féminines | Masculines | Total |
| Pourcentages de dépassements | 77.15 (15.68) | 92.53 (8.35) | 83.30 (14.93) | 58.40 (13.58) | 68.35 (12.71) | 64.20 (13.47) |
| Pourcentages d'accidents | 21.20 (12.18) | 23.92 (7.15) | 22.29 (10.07) | 24.56 (12.92) | 38.49 (14.41) | 32.68 (15.01) |

2.2.3 Résultats des variables comportementales par niveau de difficulté de la tâche

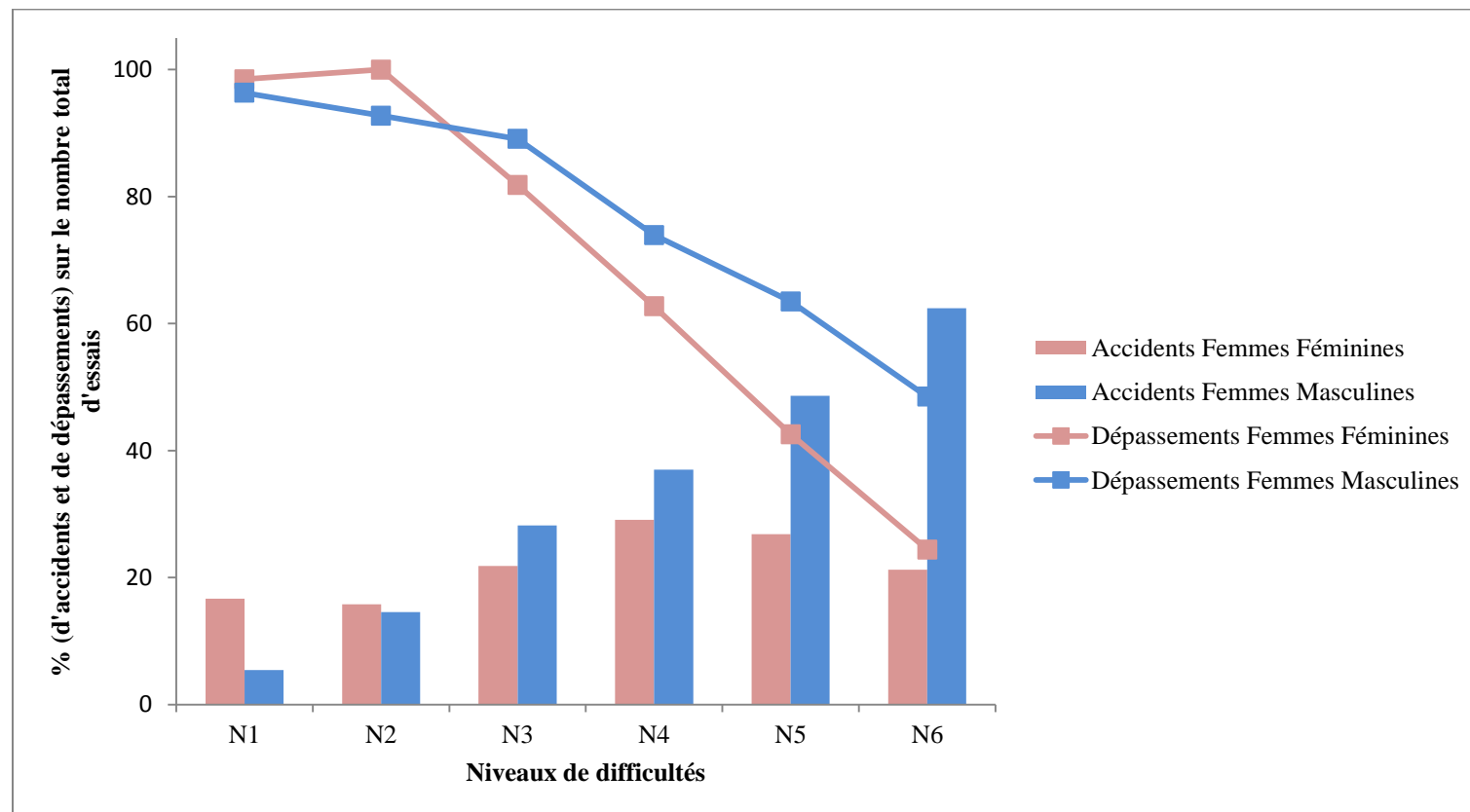
2.2.3.1 En fonction de l'identité de genre

Les pourcentages de dépassements et d'accidents par niveau de difficulté en fonction de l'identité de genre des participantes sont présentés dans la figure 3.

Au second niveau de difficulté, les participantes féminines ($M = 100.00$, $ET = 0.00$), dépassaient plus fréquemment que les participantes masculines ($M = 92.73$, $ET = 10.09$), $U(11,11) = 38.50$, $p < .05$, alors qu'au sixième niveau de difficulté ce sont les participantes masculines ($M = 48.48$, $ET = 32.94$) qui ont eu tendance à dépasser plus fréquemment que les participantes féminines ($M = 24.40$, $ET = 32.87$), $U(11,11) = 32.00$, $p < .06$. Dans les niveaux de difficulté 1, 3, 4, et 5, aucune différence de pourcentage de dépassements n'a été observée entre les participantes féminines et masculines.

Au cinquième niveau de difficulté, les participantes masculines ($M = 48.64$, $ET = 24.91$) tendaient à avoir plus d'accidents que les participantes féminines ($M = 26.82$, $ET = 27.41$), $U(11,11) = 34.50$, $p = .08$, et au sixième niveau de difficulté les participantes masculines ($M = 62.42$, $ET = 34.03$) avaient plus d'accidents que les participantes féminines ($M = 21.21$, $ET = 22.61$), $U(11,11) = 21.00$, $p < .01$. Dans les quatre premiers niveaux de difficulté, aucune différence de pourcentage d'accidents n'a été observée entre les participantes féminines et masculines.

Figure 3: Pourcentages de dépassements et d'accidents des participantes féminines et masculines en fonction des six niveaux de difficulté



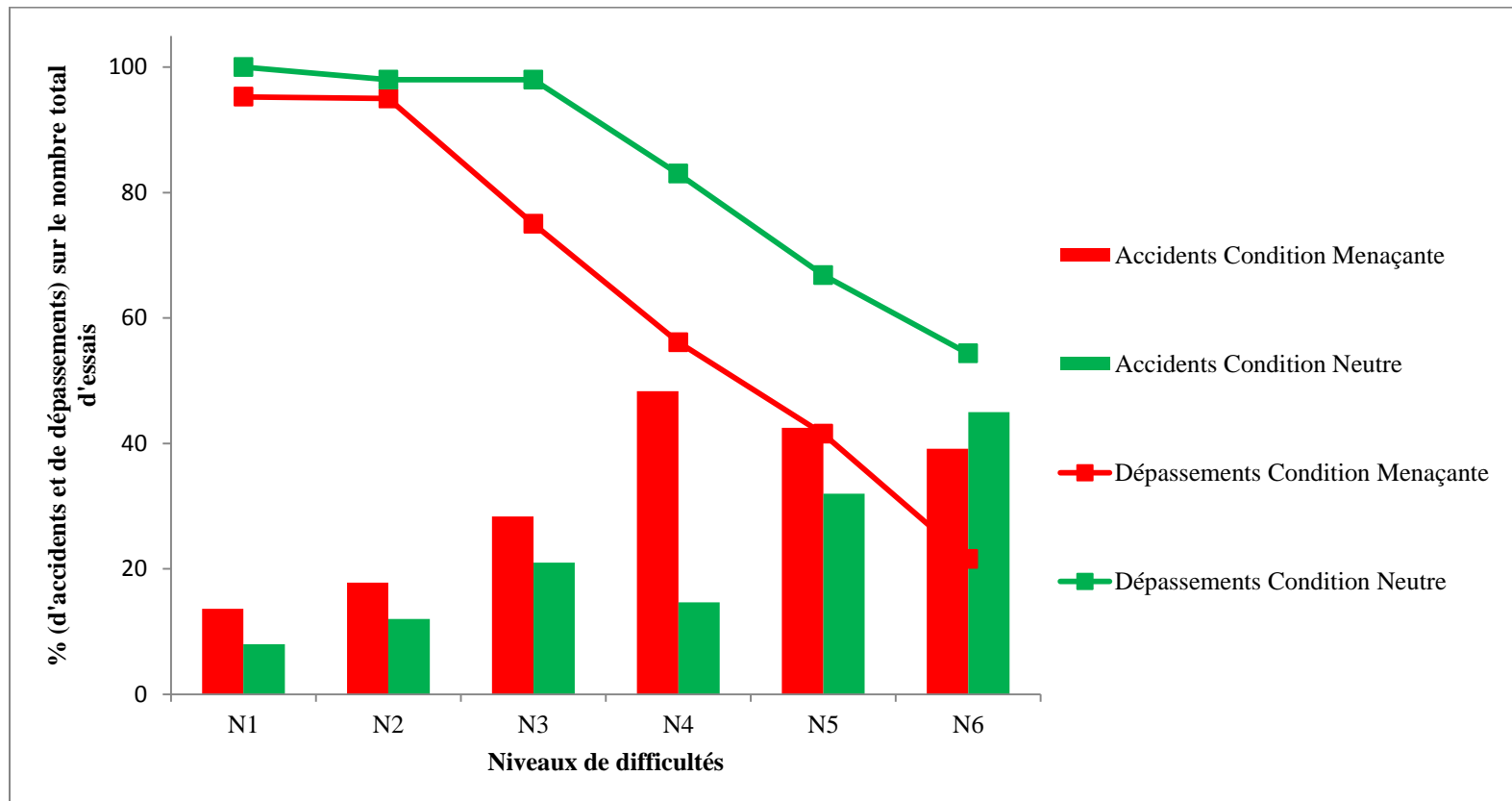
2.2.3.2 En fonction de la condition expérimentale

Les pourcentages de dépassements et d'accidents par niveau de difficulté de la tâche en fonction de la condition expérimentale sont présentés dans la figure 4.

Dans les deux premiers niveaux de difficulté, aucune différence de pourcentage de dépassements n'a été observée entre les participantes des conditions menaçante et neutre. Au troisième niveau de difficulté, les participantes en condition neutre ($M = 98.00$, $ET = 6.33$) dépassaient plus fréquemment que les participantes en condition menaçante ($M = 75.00$, $ET = 26.20$), $U(10,12) = 28.00$, $p = .01$. Au quatrième niveau de difficulté, les participantes en condition neutre ($M = 83.00$, $ET = 22.14$) dépassaient également plus fréquemment que les participantes en condition menaçante ($M = 56.11$, $ET = 27.55$), $U(10,12) = 29.00$, $p < .05$. Au cinquième niveau de difficulté, les participantes en condition neutre ($M = 66.83$, $ET = 30.51$) ont eu tendance à dépasser plus fréquemment que les participantes en condition menaçante ($M = 41.53$, $ET = 34.71$), $U(10,12) = 33.55$, $p < .08$. Au sixième niveau de difficulté, les participantes en condition neutre ($M = 54.33$, $ET = 40.55$) ont également eu tendance à dépasser plus fréquemment que les participantes en condition menaçante ($M = 21.53$, $ET = 19.48$), $U(10,12) = 32.00$, $p = .06$.

Dans les niveaux de difficulté 1, 2, 3, 5, et 6, aucune différence de pourcentage d'accidents n'a été observée entre les participantes des conditions menaçante et neutre. Au quatrième niveau de difficulté, les participantes en condition menaçante ($M = 48.33$, $ET = 27.83$) ont eu plus d'accidents que les participantes en condition neutre ($M = 14.67$, $ET = 22.67$), $U(12,10) = 19.00$, $p < .01$.

Figure 4: Pourcentages de dépassements et d'accidents des participantes en condition menaçante et neutre en fonction des six niveaux de difficulté



2.2.3.3 En fonction du groupe expérimental

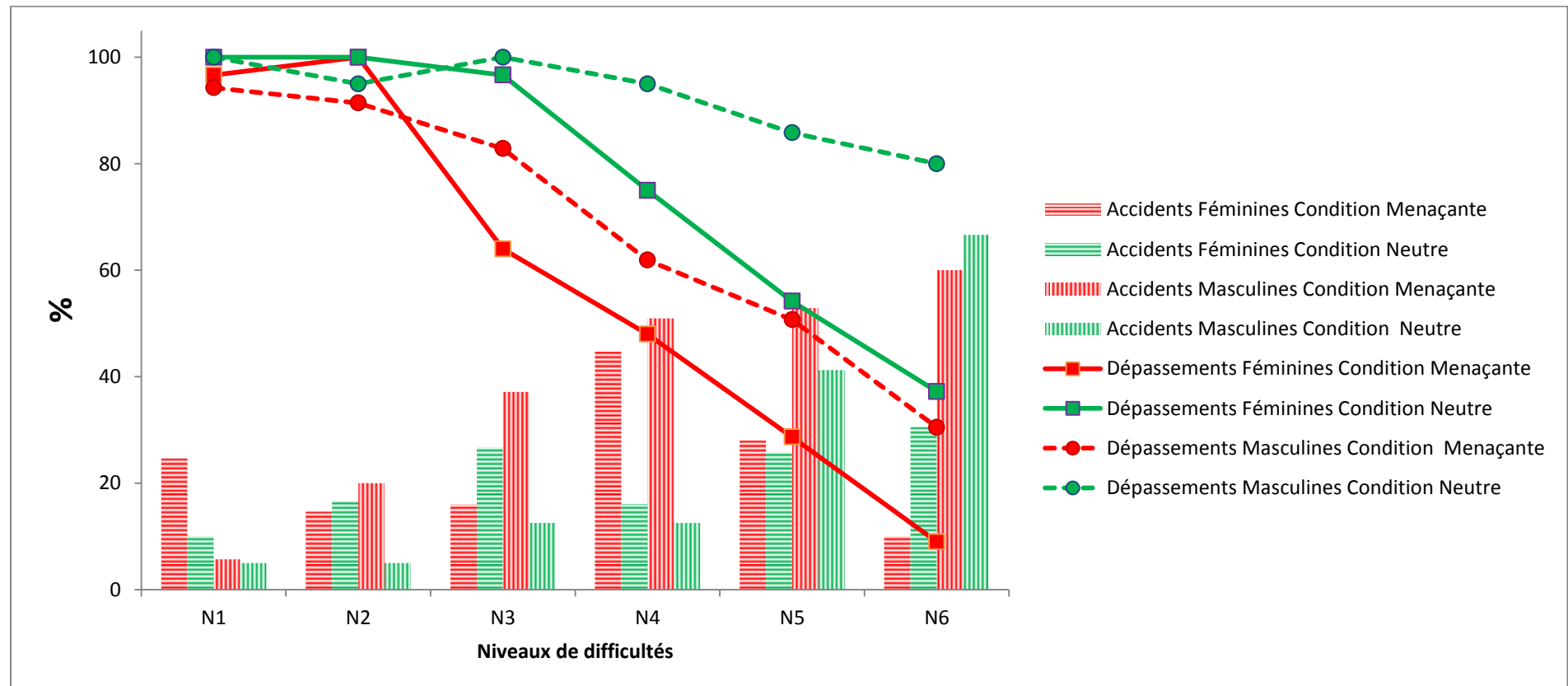
Les pourcentages de dépassements et d'accidents par niveau de difficulté de la tâche en fonction du groupe expérimental sont présentés dans la figure 5.

Dans les deux premiers niveaux de difficulté, aucune différence de pourcentage de dépassements n'a été observée entre les quatre groupes (participantes féminines en condition menaçante, participantes féminines en condition neutre, participantes masculines en condition menaçante, participantes masculines en condition neutre). Au troisième niveau de difficulté, les participantes féminines en condition menaçante ($M = 64.00$, $ET = 30.70$), $U(4,5) = 2.00$, $p < .05$ dépassaient moins fréquemment que les participantes masculines en condition neutre ($M = 100.00$, $ET = 0.00$), et que les participantes féminines en condition neutre ($M = 96.67$, $ET = 8.17$), $U(5,6) = 4.00$, $p < .05$. Au quatrième niveau de difficulté, les participantes masculines en condition neutre ($M = 95.00$, $ET = 10.00$) dépassaient plus fréquemment que les participantes masculines en condition menaçante ($M = 61.90$, $ET = 25.23$), $U(4,7) = 3.50$, $p < .05$, et que les participantes féminines en condition menaçante ($M = 48.00$, $ET = 31.50$), $U(4,5) = 1.00$, $p < .05$. Au cinquième niveau de difficulté, les participantes masculines en condition neutre ($M = 85.83$, $ET = 9.57$) dépassaient plus fréquemment que les participantes féminines en condition menaçante ($M = 28.67$, $ET = 32.46$), $U(4,5) = 0.00$, $p = .01$, et ont eu tendance à dépasser plus fréquemment que les participantes féminines en condition neutre ($M = 54.17$, $ET = 33.83$), $U(4,6) = 3.50$, $p < .07$, et que les participantes masculines en condition menaçante ($M = 50.71$, $ET = 35.64$), $U(4,7) = 4.50$, $p < .07$. Au sixième niveau de difficulté, les participantes masculines en condition neutre ($M = 80.00$, $ET = 28.28$) dépassaient plus fréquemment que celles en condition menaçante ($M = 30.48$, $ET = 19.19$), $U(4,7) = 2.00$, $p < .05$, et que les participantes féminines en condition menaçante ($M = 9.00$, $ET = 12.45$), $U(4,5) = 0.00$, $p = .01$. Les participantes masculines en condition menaçante ($M = 30.48$, $ET = 19.19$) ont eu tendance à dépasser plus fréquemment que les participantes féminines en condition menaçante ($M = 9.00$, $ET = 12.45$), $U(7,5) = 6.50$, $p < .07$.

Dans les niveaux de difficulté 1, 2, 3, 5, aucune différence de pourcentage d'accidents n'a été observée entre les participantes des quatre groupes. Au quatrième niveau de difficulté, les participantes masculines en condition menaçante ($M = 50.95$, $ET = 29.10$) ont eu plus d'accidents que les participantes féminines en condition neutre ($M = 16.11$, $ET = 23.33$), $U(7,6) = 7.50$, $p < .05$, et ont eu tendance à avoir plus d'accidents que les participantes masculines en condition neutre ($M = 12.50$, $ET = 25.00$), $U(7,4) = 4.50$, $p < .08$. Les participantes féminines en condition menaçante ($M = 44.67$, $ET = 28.83$) ont eu plus

d'accidents que celles en condition neutre ($M = 16.11$, $ET = 23.33$), $U(5,6) = 4.00$, $p < .05$, et ont eu tendance à avoir plus d'accidents que les participantes masculines en condition neutre ($M = 12.50$, $ET = 25.00$), $U(5,4) = 3.00$, $p < .08$. Au sixième niveau de difficulté, les participantes masculines en condition menaçante ($M = 60.00$, $ET = 36.51$) ont eu plus d'accidents que les participantes féminines en condition menaçante ($M = 10.00$, $ET = 13.69$), $U(7,5) = 5.50$, $p < .05$, tout comme les participantes masculines en condition neutre ($M = 66.67$, $ET = 33.99$), $U(5,4) = 2.00$, $p < .05$.

Figure 5: Pourcentages de dépassements et d'accidents des participantes féminines et masculines des conditions menaçante et neutre, en fonction des six niveaux de difficulté



2.3 Discussion

L'objectif de cette troisième étude était d'étudier, chez des femmes conductrices, l'effet de menace du stéréotype sur les performances dans une tâche de dépassements à plusieurs niveaux de difficulté, en tenant compte des effets de l'anxiété, de l'identité de genre, et de l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur.

2.3.1 Effet de la condition et des variables autorapportées sur l'anxiété

Les résultats montrent que le niveau d'anxiété-état est plus élevé chez les participantes en condition menaçante que chez celles en condition neutre, et ce surtout, chez les femmes masculines. Ces résultats sont en accord avec les recherches ayant montré que la situation de menace du stéréotype peut engendrer de l'anxiété chez les individus étant la cible du stéréotype (Aronson et al., 1998; Spencer et al., 1999; Steele, 1997). De plus, les participantes évaluant plus fortement les compétences de conduite des hommes conducteurs sont également celles qui ressentent une plus grande anxiété. Ainsi, non seulement les femmes en situation de menace ressentent davantage d'anxiété que les femmes en condition neutre, mais cette anxiété est plus importante lorsque les femmes attribuent des compétences élevées aux individus de l'autre sexe. La littérature montre que l'anxiété est négativement liée à la compétence que les individus pensent avoir à réussir la tâche correspondante et positivement liée à la peur d'une évaluation négative (Bandura, 1988; Hembree, 1988; Smith, 1989). Ainsi, les femmes jugeant les hommes très compétents dans cette tâche peuvent, en situation de menace, ressentir une plus grande anxiété, de par leur crainte d'être comparées aux hommes et de confirmer le stéréotype.

2.3.2 Effet des variables autorapportées sur les variables comportementales

Les résultats révèlent que les dépassements sont plus fréquents chez les participantes ressentant la plus faible anxiété, ainsi que chez celles attribuant un score faible de compétences aux hommes au volant. Ces résultats sont en accord avec la littérature montrant un lien positif entre un faible niveau d'anxiété des individus et une façon positive de percevoir leurs propres compétences à réussir la tâche demandée (Hembree, 1988). Ainsi, le fait que les participantes ressentent une faible anxiété ou attribuent un score faible aux hommes au volant peut traduire un sentiment de compétence dans la tâche plus élevé, et une moindre crainte de

la comparaison avec l'autre groupe de sexe, qui se manifeste par un nombre plus important de dépassements.

2.3.3 Effet de la condition expérimentale sur les variables comportementales

Les résultats révèlent que, de manière générale, les participantes en condition neutre tentent plus souvent de dépasser que les participantes en condition menaçante, mais on remarque que cela a lieu essentiellement lorsque la situation devient difficile. A l'inverse, les participantes en condition menaçante ont plus d'accidents que les participantes en condition neutre alors même qu'elles tentent moins de dépassements lorsque la situation devient difficile. Ces résultats sont en accord avec la littérature portant sur la menace du stéréotype et montrant que pour qu'il y ait un effet de menace du stéréotype, il faut que la difficulté de la tâche à effectuer soit directement supérieure aux capacités des individus testés (Spencer et al., 1999). Ces résultats mettent également en évidence que l'induction d'un contexte menaçant a pour effet de diminuer la performance des participantes, puisqu'elles tentent moins de dépassements, alors même qu'ils sont toujours réalisables et que, quand elles les tentent, elles font plus d'erreurs puisqu'elles ont davantage d'accidents. Ces résultats sont en accord avec la littérature montrant que l'effet de menace du stéréotype équivaut à la production d'une tâche secondaire via une charge mentale perturbante (Yeung & von Hippel, 2008). Ceci a donc pour conséquences de désengager une partie de l'attention des participantes de la tâche à réaliser et de diminuer leurs performances.

De plus, les résultats révèlent que lorsque la situation est facile, les participantes féminines tentent plus souvent de dépasser que les participantes masculines. Lorsque la situation devient difficile, ce sont les participantes masculines, et particulièrement celles en condition neutre, qui tentent plus souvent de dépasser mais ce sont également les participantes masculines, et cette fois particulièrement celles en condition menaçante, qui ont plus d'accidents que les participantes féminines. Ainsi, dans les situations faciles où le risque d'accidents est très faible pendant le dépassement, les participantes féminines peuvent se permettre de doubler plus souvent puisqu'il n'y a pas de prise de risques importante. Par contre, lorsque la situation se complexifie, le dépassement devient plus risqué, et les participantes masculines s'y engagent alors davantage que les participantes féminines. Ces résultats sont en accord avec l'effet des stéréotypes posant la prise de risques comme typiquement masculine et un faible niveau de prise de risques comme typiquement féminin (Bem, 1981; Granié, 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004) et avec les études montrant l'effet de la masculinité en

conduite automobile. En effet, il a été montré que la masculinité est associée à plus de comportements autorapportés à risques au volant tels que les transgressions et les violations (Guého, 2015; Özkan & Lajunen, 2005b), et que l'énonciation d'un contexte masculin lors d'une tâche de conduite augmente la prise de risques effective des hommes en simulateur de conduite (Schmid Mast et al., 2008). Ces résultats permettent ainsi de mettre en avant que la masculinité, en plus d'avoir un effet sur les comportements de conduite autorapportés et effectifs des hommes, a également un effet sur les comportements effectifs des participantes quel que soit le contexte.

2.3.4 Limites de l'étude

Quelques limites méthodologiques dans notre étude doivent être notées. Premièrement, le nombre de participantes étant faible (22), cela ne rend pas les résultats robustes et généralisables. Ces résultats devront donc être confirmés dans de futures études, sur un échantillon plus large. De plus, il sera nécessaire d'explorer les effets de menace du stéréotype en conduite automobile sur les hommes. En effet, le stéréotype concernant la compétence en conduite automobile des hommes est positif et il a été montré dans des recherches portant sur l'effet de menace du stéréotype que cet effet pouvait également affecter les performances des groupes valorisés par le stéréotype (Cheryan & Bodenhausen, 2000).

Deuxièmement, le fait de ne pas avoir mesuré l'anxiété-trait des participantes fait qu'il est impossible d'être sûr que l'augmentation de l'anxiété-état vienne de l'induction de la situation menaçante. En effet, il est possible que les participantes qui ont été placées en situation de menace du stéréotype soient celles qui présentaient un niveau d'anxiété de base plus élevé. De futures recherches devront donc prendre cela en considération et contrôler l'évolution de l'anxiété-état en fonction de l'anxiété-trait.

Troisièmement, bien que l'anxiété dans une tâche spécifique soit fortement liée à la confiance en soi, dans cette étude le niveau de compétences en conduite automobile que les participantes s'attribuent n'a pas été mesuré, ceci devra donc également être pris en considération dans de futures études.

2.4 Conclusion

L'intérêt de cette troisième étude était d'étudier chez des femmes conductrices l'effet de menace du stéréotype sur les performances dans une tâche de dépassements à plusieurs niveaux de difficulté, en tenant compte du niveau d'anxiété, de l'identité de genre, et de

l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur. Les résultats ont montré que le niveau d'anxiété-état est plus élevé en condition menaçante surtout chez les participantes masculines, et chez celles évaluant les hommes comme très compétents en conduite automobile. Ainsi, une perception élevée des compétences de conduite des hommes, plus qu'une différence entre les compétences des hommes et des femmes, affecte les comportements des participantes.

De plus, nous avons pu constater que l'induction de la menace du stéréotype fait baisser les prises de risques, en termes de tentatives de dépassements, mais aussi les performances, en termes de pourcentage d'accidents alors que la masculinité fait augmenter les prises de risques, en termes de nombre de dépassements, mais fait baisser les performances, le pourcentage d'accidents étant plus élevé chez les participantes masculines. Cependant, ces effets devront être confirmés sur un plus grand nombre de sujets en prenant en compte leur anxiété-trait et leur sentiment de compétence en conduite automobile, et il sera nécessaire d'étudier également ces effets sur les hommes.

Etude 4 : L'effet de menace du stéréotype chez les femmes et les hommes lors d'un test de code de la route et ses liens avec l'adhésion aux SSACA, l'identité de genre, le sentiment de compétence de conduite, et l'anxiété

Lors de la troisième étude de cette thèse, nous avons pu constater que la menace du stéréotype a un effet sur l'anxiété et les performances de femmes lors d'une tâche de dépassements en conduite automobile et que l'identité de genre ainsi que l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur semblent jouer un rôle dans ces relations. Cependant, plusieurs limites à cette étude ont été soulevées, notamment l'absence de mesure des niveaux d'anxiété-trait et de sentiment de compétence de conduite, et l'absence de participants hommes.

Lors de la quatrième étude de cette thèse, nous cherchons donc à intégrer ces limites lors de l'étude de l'effet de menace du stéréotype dans un test de code de la route.

Dans cette étude, nous cherchons à étudier l'effet de menace du stéréotype sur les performances des participants des deux sexes. En effet, à notre connaissance, aucune étude portant sur la menace du stéréotype en conduite automobile ne s'est intéressée aux hommes, alors qu'il a été montré que l'effet de menace du stéréotype pouvait affecter les performances des groupes valorisés par un stéréotype (Cheryan & Bodenhausen, 2000). Pour cela, nous réalisons un test de code la route que les participants complètent en groupes mixtes et pour lequel ils sont placés soit en condition menace du stéréotype soit en condition neutre grâce à la consigne fournie au début de l'expérience.

De plus, nous souhaitons également prendre en compte l'effet de menace du stéréotype sur le niveau de sûreté de réponse des participants. En effet, l'intériorisation des stéréotypes peut générer chez l'individu des doutes sur soi et ses compétences (Bonnot et al., 2012), affectant ainsi l'assurance des individus lors de la réalisation de la tâche correspondante.

Nous cherchons également à confirmer l'effet différencié de l'identité de genre, en fonction du niveau de difficulté de la tâche que nous avons observé lors de l'étude 3, en mesurant dans l'étude 4 l'identité de genre des participant(e)s pour étudier ses effets en fonction des différents niveaux de difficulté des questions du code la route.

Nous avons également pu observer dans l'étude 3 que l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur avait un effet sur les performances des participantes puisque celles pensant que les hommes sont plus compétents que les femmes en conduite automobile ont eu de moins

bonnes performances. De plus, la deuxième étude de cette thèse a mis en évidence que l'adhésion aux différentes dimensions des SSACA avait des effets sur les comportements de conduite autorapportés. C'est pourquoi, lors de cette quatrième étude, nous mesurerons l'adhésion aux quatre dimensions des SSACA.

L'étude 3 de cette thèse nous a également permis de constater que l'anxiété avait un impact sur les performances des individus puisque les participantes ayant une anxiété élevée ont eu de moins bonnes performances. Toutefois, le niveau de base des individus n'ayant pas été mesuré, cela ne nous a pas permis de nous assurer que le niveau d'anxiété mesuré était dû à la situation. C'est pourquoi, dans cette étude nous mesurons l'anxiété-trait ainsi que l'anxiété-état des participants.

De plus, lors de la deuxième étude de cette thèse, le sentiment de compétence des individus a influé sur leurs comportements de conduite autorapportés. Selon Bandura (2007), la compétence perçue par les individus à propos de leurs capacités à accomplir une tâche influence leurs attentes en termes de performances, qui déterminent en grande partie les performances réelles. C'est pourquoi nous mesurons également dans cette étude le sentiment de compétence de conduite des participants.

Comme nous l'avons évoqué dans l'étude 3, certaines croyances relatives au rapport entre soi, son groupe de sexe et la tâche peuvent influencer les performances des individus en situation de menace du stéréotype.

Ainsi, nous mesurons tout d'abord le niveau d'identification de l'individu à son groupe de sexe, qui est un des facteurs pouvant influencer l'effet de menace du stéréotype (Maas & Cadinu, 2003; Schmader, 2002). Cependant, l'identification au groupe de sexe ne signifie pas le partage de toutes les caractéristiques de ce groupe (Brewer & Silver, 2000). C'est pourquoi, en plus de leur niveau d'identification à leur groupe de sexe, sera également pris en considération le niveau avec lequel les participants pensent partager des caractéristiques communes avec les individus de leur groupe de sexe.

De plus, des études ont montré que l'individu diminue ses efforts et ses performances lors d'une tâche relative au stéréotype le concernant, lorsqu'il pense que ses performances ne permettront pas de changer la représentation négative de son groupe (Smith, 2004). Cette motivation (ou non) à valoriser son groupe de sexe au travers de ses performances dans la tâche a également été prise en compte dans cette étude.

Enfin, le fait que les individus pensent que leur appartenance à un groupe de sexe a eu un effet sur leurs performances peut traduire des croyances essentialistes, c'est-à-dire la croyance que leur performance est déterminée à l'avance par leur sexe et qu'elle n'est pas modifiable.

Parmi ces théories implicites, les théories de l'entité amènent les individus à considérer que la compétence (en mathématiques par exemple) est un trait fixe et stable (assimilé à un don) qui n'est pas modifiable par l'apprentissage et le travail (Dweck, Chiu, & Hong, 1995; Dweck & Leggett, 1988) ce qui a pour conséquences de diminuer les efforts des individus en situation de menace (Rattan, Good, & Dweck, 2012) et donc d'influer sur leurs performances. Ainsi, le fait de penser que la performance au test de code de la route est déterminée par leur sexe pourrait influencer la performance des participants.

En résumé, nous mesurons, dans l'étude 4, l'effet de menace des stéréotypes associés à la conduite sur la performance et le sentiment de performance d'hommes et de femmes dans une tâche de connaissance du code de la route, en prenant en compte le niveau d'anxiété, l'effet du sentiment de compétence de conduite, de l'identité de genre, de l'adhésion aux SSACA, et de certaines croyances relatives au rapport entre Soi, son groupe de sexe et la tâche.

Hypothèses opérationnelles

Nous nous attendions à ce que :

- les hommes aient un niveau de sûreté de réponses, de compétence de conduite, d'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, et de masculinité supérieur à celui des femmes alors que les femmes aient un niveau d'anxiété-trait, d'adhésion à la dimension évitement du risque, de féminité, et d'identification à leur groupe supérieur à celui des hommes.
- la menace augmente l'anxiété-état des femmes par rapport à leur anxiété-trait.
- la condition (menaçante ou neutre) n'ait pas d'effet sur les variables d'anxiété-trait, de masculinité/féminité, de sentiment de compétence de conduite, et d'adhésion aux différentes dimensions des SSACA.
- il n'y ait pas de différence de performance et de sûreté des réponses sur les questions faciles en fonction de la condition et du sexe des participants.
- sur les questions difficiles, les femmes en condition neutre aient de meilleures performances et soient plus sûres de leurs réponses que celles en condition menaçante alors que les hommes en condition menaçante aient de meilleures performances et soient plus sûrs de leurs réponses que ceux en condition neutre.
- un haut niveau de sentiment de compétence de conduite amène des performances et une sûreté des réponses plus importantes quels que soient la condition et le sexe des participants.

- un haut niveau d'adhésion à la dimension compétences de conduite des SSACA diminue les performances des femmes alors que cela augmente celles des hommes, et un haut niveau d'adhésion à la dimension respect du code de la route augmente les performances des femmes et diminue celles des hommes.

1. Construction du matériel expérimental

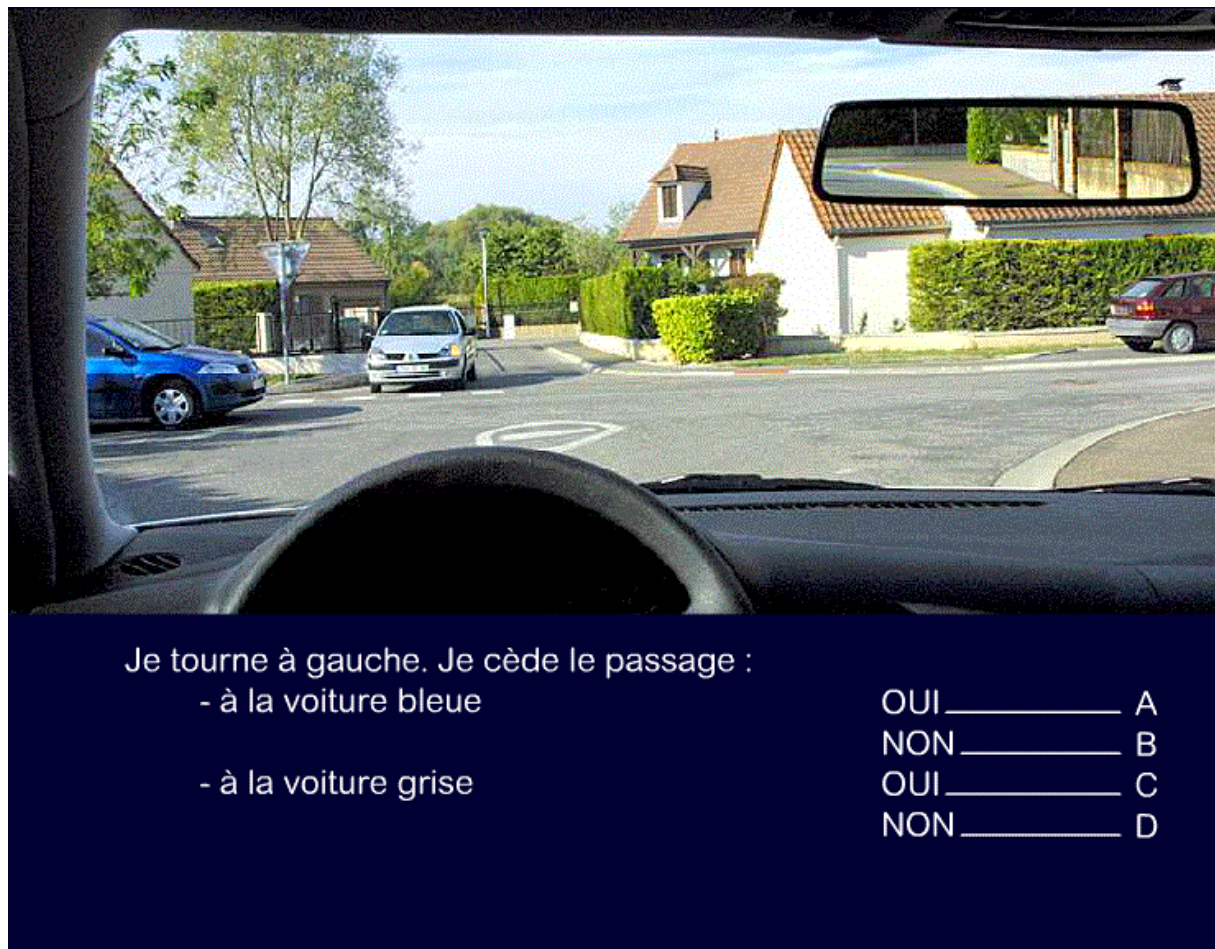
L'objectif de cette étude préliminaire était de sélectionner les vignettes de code de la route qui seront utilisées lors de l'expérience expérimentale subséquente. En effet, lors de l'étude principale (voir ci-dessous), les vignettes sont présentées comme permettant de mettre à jour les capacités de conduite des participants interrogés. Nous avons donc sélectionné les vignettes proposées, afin qu'elles soient perçues par la population cible comme mesurant effectivement les capacités de conduite.

1.1 Méthode

1.1.1 Matériel et procédure

Un ensemble de 80 vignettes récoltées sur le site internet de l'assurance mutuelle MMA et destinées à l'entraînement à l'examen du code de la route, a été soumis à l'évaluation par la population cible (étudiants). Chaque vignette était composée d'une photographie présentant une situation-problème de conduite telle que visible depuis le siège conducteur d'un véhicule, accompagnée d'une question relative à une décision que doit prendre le conducteur dans cette situation. Plusieurs réponses étaient proposées, parmi lesquelles le candidat devait en choisir une ou plusieurs, en fonction des questions (Voir image 2). Ces 80 vignettes étaient classées sur le site en 4 catégories de difficulté contenant chacune 20 images (facile, moyen, difficile, très difficile). A l'instar de Chateignier et ses collaborateurs (2011), l'objectif était de sélectionner 10 vignettes par catégories de difficulté et étant perçues par les participants comme mesurant les capacités de conduite des individus. Pour ce faire, les participants devaient évaluer les 80 images en répondant pour chacune à la question « A quel point pensez-vous que répondre correctement à cette question est lié au fait de bien conduire ? », sur une échelle type Likert en 6 points allant de 1 : « pas du tout » à 6 : « tout à fait ».

Image 2 : Exemple d'une vignette de code de la route (Niveau très difficile)



1.1.2 Participants

42 étudiants (25 hommes et 17 femmes) titulaires du permis de conduire, âgés en moyenne de 19.90 ans ($ET = 1.59$), et issus de la Faculté des Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives de Montpellier (STAPS, Université Montpellier 1) ont été volontaires pour participer à l'étude. Les participants étaient informés que ce questionnaire s'inscrivait dans le cadre d'une étude portant sur la conduite automobile, qu'ils n'étaient pas obligés d'y répondre, qu'ils n'avaient pas à renseigner leur nom, qu'il ne s'agissait pas d'un test (i.e., il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses) et que les données obtenues ne servaient qu'à des fins de recherche et demeuraient strictement confidentielles : seuls le sexe, l'âge, et « l'âge » du permis de conduire ($M = 2.26$, $ET = 1.34$) étaient rapportés.

1.2 Résultats

Comme dans l'étude de Chateignier et ses collaborateurs (2011), chacune des 80 vignettes était soumise à un test t pour échantillon apparié pour s'assurer qu'elle était significativement perçue comme mesurant les capacités de conduite des individus (i.e., supérieure à la moyenne théorique de l'échelle : 3). Pour chaque catégorie de difficulté, les 10 vignettes dont la moyenne était la plus élevée par rapport à la moyenne théorique de l'échelle ont été sélectionnées afin de constituer le matériel expérimental utilisé lors de l'expérience suivante (voir Annexe 4).

2. Etude principale

2.1 Méthode

Afin d'activer les stéréotypes associés à la conduite, l'expérience a été présentée à la moitié des participants, comme dans l'étude de Chateignier et ses collaborateurs (2011), comme un test d'aptitude à la conduite automobile (condition menaçante) : « Vous allez participer à une étude visant à *mettre en évidence les différences de capacités au niveau de la conduite automobile entre hommes et femmes*. Nous allons donc vous soumettre à des questions sur la conduite automobile auxquelles vous devrez répondre. Ces questions ont été sélectionnées car une étude antérieure a permis de montrer qu'elles sont fortement reliées aux capacités de conduite des individus ».

A l'autre moitié des participants, l'expérience a été présentée comme un exercice servant à créer du matériel pour une étude ultérieure : « Vous allez participer à une étude visant à *tester des diapositives qui seront utilisées dans une prochaine expérience sur la conduite automobile*. Nous allons donc vous soumettre à des questions sur la conduite auxquelles vous devrez répondre ».

En dehors du test du code de la route, les autres variables étaient mesurées en deux temps. L'anxiété-état et les croyances relatives au rapport entre Soi, son groupe de sexe et la tâche étaient mesurées directement après le test au code de la route. Par contre, la menace du stéréotype étant situationnelle, contextuelle (Leyens et al., 2000; Steele & Aronson, 1995), afin que la consigne donnée lors de cette première phase n'influe pas sur les réponses des participants, certaines variables ont été mesurées lors d'une deuxième phase de l'expérience, se déroulant une semaine après la première phase.

2.1.1 Matériel

2.1.1.1 Test du code de la route

Les 40 vignettes sélectionnées dans l'étude préliminaire (voir annexe 5), réparties dans 4 niveaux de difficulté (facile, moyen, difficile, très difficile), ont été utilisées pour réaliser le test portant sur le code de la route. Pour chacun des groupes expérimentaux constitués, les 40 vignettes étaient présentées dans un ordre aléatoire (défini à l'avance), de façon à ce que chaque groupe soit soumis à un ordre des questions différent.

Afin de prendre en compte les possibles « faux positifs » (réponse correcte mais donnée au hasard) dans les réponses des participants, nous leur demandions d'indiquer, pour chaque vignette, « *le degré avec lequel vous êtes sûrs de répondre correctement à la question* » sur une échelle type Likert en 5 points allant de 1 : « Je ne suis pas sûr » à 5 : « J'en suis certain ». Les participants avaient 30 secondes pour répondre à chaque question posée sur chaque vignette (le test durait 20 minutes au total) et il leur était indiqué qu'une ou plusieurs bonnes réponses étaient possibles.

2.1.1.2 Variables mesurées lors de la première phase de l'expérience

Les variables mesurées lors de la première phase sont présentées en annexe 6.

- **Anxiété-état**

Deux mesures d'anxiété-état ont été prises à l'aide du State-Trait Anxiety Inventory (STAI; Spielberger et al., 1970) en demandant aux participants d'indiquer pour 20 items « *ce que vous ressentez à l'instant, juste en ce moment* » (afin de mesurer l'anxiété-état post consignes) ou « *ce que vous avez ressenti pendant cette expérience* » (afin de mesurer l'anxiété-état ressenti pendant l'expérience) sur une échelle type Likert en 4 points allant de 1 : « pas du tout » à 4 : « beaucoup » (voir p.126 [étude 3] pour une explication plus complète du calcul de l'indice). Un score élevé signifiait un niveau d'anxiété-état élevé.

- **Croyances relatives au rapport entre Soi, son groupe de sexe et la tâche**

Pour mesurer les croyances relatives au rapport entre Soi, son groupe de sexe et la tâche, ont été mesurés :

- l'identification des participants à leur groupe de sexe (« Je m'identifie aux personnes du même sexe que moi »),
- le partage des caractéristiques attribuées à son groupe de sexe (« J'ai beaucoup de choses en commun avec les personnes du même sexe que moi »),
- la motivation des participants à valoriser leur groupe de sexe lors de la tâche (« Lors de cette expérience, j'étais motivé(e) pour faire une bonne performance pour aider à montrer que les hommes (femmes) sont de bon(ne)s conducteurs/trices »),
- le déterminisme du sexe sur les performances (« Selon moi, le fait que je sois un homme (une femme) a eu un effet sur mes performances durant cette expérimentation »).

Les participants répondaient à ces 4 questions, après avoir réalisé le test du code de la route, sur une échelle type Likert en 7 points allant de 1 : « pas du tout d'accord » à 7 : « tout à fait d'accord ».

● Variables démographiques

Le sexe, l'âge, l'année d'obtention du code de la route, l'année d'obtention du permis de conduire, et le nombre moyen de kilomètres parcourus par semaine des participants sont également relevés, ainsi que le nombre d'accidents en tant qu'automobiliste dans lequel le participant a été impliqué au cours des 3 dernières années et le nombre de points qu'il a perdus sur son permis au cours des 12 derniers mois.

2.1.1.3 Variables mesurées lors de la deuxième phase de l'expérience

Les variables mesurées lors de la première phase sont présentées en annexe 6.

● Anxiété-trait

L'anxiété-trait a été mesurée à l'aide du State-Trait Anxiety Inventory (STAI; Spielberger et al., 1970). L'anxiété-trait étant une forme d'anxiété permanente chez l'individu alors que l'anxiété-état apparaît dans un contexte particulier et n'est pas permanente (Spielberger, 1966), l'anxiété-état reflète ainsi la probabilité qu'une anxiété-trait se manifeste lorsque l'individu se trouve face à une situation stressante (Lubart, 2006). La mesure de l'anxiété-trait permettait donc de s'assurer que le niveau d'anxiété-état de l'individu mesuré dans la première phase de cette étude était bien dû à la situation et non au niveau de base d'anxiété-

trait de l'individu. L'anxiété-trait était mesurée en demandant aux participants d'indiquer pour les 20 items de l'échelle « *la façon dont vous vous sentez en général* » sur une échelle type Likert en 4 points allant de 1 : « presque jamais » à 4 : « presque toujours ». Les items 1, 3, 6, 7, 10, 13, 14, 16, et 19 ont été recodés afin de constituer un score global, en additionnant les scores des 20 items du questionnaire. Un score élevé signifiait un niveau d'anxiété trait élevé.

- Sentiment de compétence de conduite

Le sentiment de compétence de conduite a été mesurée, comme dans l'étude 2, à l'aide de l'échelle d'auto-efficacité pour les élèves conducteurs (Boccara et al., 2011), modifié pour être utilisé auprès de conducteurs ayant déjà leur permis. Un score élevé signifiait un sentiment de compétence de conduite élevé (voir p.101 [étude 2] pour une explication plus complète du calcul du score).

- L'identité de genre

La version courte de l'Inventaire des Rôles Sexués de Bem (Fontayne et al., 2000) a été utilisée pour mesurer la masculinité et la féminité des participants. Un score élevé de masculinité signifiait un haut niveau de masculinité chez le participant, et un score élevé de féminité signifiait un haut niveau de féminité chez le participant (voir p.100 [étude 2] pour une explication plus complète du calcul du score).

- L'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile

La version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA créée dans la première étude de cette thèse a été utilisée. Un indice d'adhésion à chaque dimension des SSACA était calculé (voir p.99 [étude 2] pour une explication plus complète du calcul des indices). Ces indices d'adhésion s'étendaient de -28 à 28 pour les dimensions concernant les compétences de conduite, l'évitement du risque, et la courtoisie au volant (4 items par dimension dans chaque section) et de -21 à 21 pour la dimension respect du code de la route (3 items par dimension dans chaque section). Un score proche de 0 signifiait que le participant n'adhérait pas au stéréotype, et évaluait les conducteurs et conductrices de la même façon. Plus le score était positif, plus le participant adhéraient au stéréotype (les hommes conducteurs comme compétents, les femmes conductrices comme courtoises, évitant le risque, ou respectant le

code de la route), plus le score était négatif, plus le participant exprimait une croyance contre-stéréotypée (les femmes conductrices comme compétentes, les hommes conducteurs comme courtois, évitant le risque, ou respectant le code de la route).

2.1.2 Procédure

Les étudiants ont été recrutés lors des cours et dans les installations de la Faculté des Sciences du Sport de Luminy (Aix-Marseille Université). Il leur était proposé d'être volontaires pour participer à une expérience se déroulant en deux phases : la première de 45 minutes et la seconde de 10 minutes, à l'issue de laquelle ils avaient la possibilité de gagner un disque dur externe après tirage au sort. Les étudiants renseignaient leur nom, prénom, numéro de téléphone, adresse mail, et leurs créneaux de disponibilité. En fonction des volontaires, des groupes mixtes ont ensuite été constitués et les volontaires étaient informés de leur jour et horaire de passage aux deux phases de l'expérience, en fonction de leur disponibilité. A leur rendez-vous, les participants étaient reçus par l'expérimentatrice (la même pour tous les groupes) en groupes mixtes dans une salle de cours.

Lors de la première phase de l'expérience, les participants recevaient un premier document à renseigner sur lequel se trouvaient les consignes, l'objectif de l'étude (induction de la condition neutre ou menaçante), une première mesure d'anxiété-état (nommée dans la suite du texte « anxiété post-consignes »), et la feuille de réponse au test du code de la route. Les participants lisaient les consignes et l'objectif de l'étude et répondaient à la mesure d'anxiété-état post-consignes individuellement. Le test de la route démarrait ensuite de façon collective sur le rétroprojecteur lorsque tout le monde était prêt. A la fin du test, le premier document était récupéré et le deuxième était distribué. Sur ce document les participants renseignaient une deuxième mesure d'anxiété-état (nommée dans la suite du texte « anxiété ressentie pendant l'expérience ») et les quatre questions portant sur le rapport que l'individu entretient envers son groupe de sexe. Les participants étaient ensuite remerciés et le rendez-vous pour la deuxième phase, la semaine suivante, leur était rappelé.

Lors de la deuxième phase de l'expérience, les participants recevaient le troisième et dernier document à renseigner. Les groupes constitués lors de la deuxième phase étaient les mêmes que ceux de la première phase. Sur le document à renseigner se trouvaient la mesure d'anxiété-trait, le questionnaire de sentiment de compétence de conduite, la version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA, et la version courte du BSRI. La mesure d'anxiété-trait était toujours présentée en premier afin que les autres mesures ne créent pas d'anxiété pouvant

fausser le niveau d'anxiété-trait des participants et le BSRI toujours en dernier afin que la présentation de caractéristiques typiquement féminines et masculines aux participants n'influent pas sur les autres mesures. L'ordre entre le questionnaire de sentiment de compétence de conduite, la section hommes au volant et la section femmes au volant du questionnaire d'adhésion aux SSACA était contrebalancé entre les participants. Enfin, les participants étaient remerciés puis informés qu'une fois que tous les participants auraient réalisé l'expérience, ils seraient entièrement débriefés par mail et auraient les résultats de la tombola concernant les disques durs externes à gagner.

Sur chacun des documents distribués lors des deux phases de l'expérience, les participants écrivaient leur code personnel, qui correspondait aux deux premières lettres de leur nom, puis aux deux premières lettres de leur prénom, puis à leur jour de naissance. Ainsi, les trois documents de chaque participant pouvaient facilement être regroupés.

2.1.3 Participants

107 étudiants (62 hommes et 45 femmes) titulaires du permis de conduire, âgés en moyenne de 20.94 ans ($ET = 2.73$), et issus de la Faculté des Sciences du Sport de Luminy (Aix-Marseille Université) ont été volontaires pour participer à cette expérience. Les participants étaient informés de la durée de l'expérimentation (une 1^{ère} phase de 45 minutes et une 2^{ème} phase de 10 minutes une semaine plus tard) et d'une possible récompense pour les remercier de leur participation (à condition d'avoir participé aux 2 phases) sous la forme d'un tirage au sort permettant de gagner des disques durs externes ($N = 5$). Au total, 54 participants (31 hommes et 23 femmes) ont réalisé l'expérience en condition menaçante, et 53 participants (31 hommes et 22 femmes) ont réalisé l'expérience en condition neutre. La répartition des hommes et des femmes de chaque groupe est présentée dans le tableau 15.

Tableau 15 : Répartition des hommes et des femmes dans chaque groupe expérimental de l'étude 4

| | Hommes | Femmes | Total |
|----------------------------|--------|--------|-------|
| <i>Condition Menaçante</i> | | | |
| Groupe 1 | 8 | 6 | 14 |
| Groupe 2 | 6 | 4 | 10 |
| Groupe 3 | 4 | 5 | 9 |
| Groupe 4 | 4 | 1 | 5 |
| Groupe 5 | 3 | 5 | 8 |
| Groupe 6 | 6 | 2 | 8 |
| <i>Condition Neutre</i> | | | |
| Groupe 1 | 8 | 5 | 13 |
| Groupe 2 | 5 | 3 | 8 |
| Groupe 3 | 7 | 5 | 12 |
| Groupe 4 | 3 | 4 | 7 |
| Groupe 5 | 8 | 5 | 13 |
| Total des deux conditions | 62 | 45 | 107 |

2.1.4 Analyses statistiques

Dans un premier temps, des ANOVA et post hoc LSD ont été réalisés afin d'étudier les effets du sexe (2) et de la condition (2) sur chacune des variables autorapportées mesurées lors de la première et la deuxième phase de cette étude. La condition est prise en compte pour les variables mesurées lors de la deuxième phase de l'expérience, afin de vérifier que ces mesures ne sont pas affectées par la condition dans laquelle ont été interrogés les participants la semaine précédente. Lorsque les post hoc révélaient une différence significative entre deux groupes, des tests *t* pour échantillons indépendants étaient réalisés.

Dans un deuxième temps, des tests U de Mann-Withney ont été réalisés séparément sur l'échantillon des femmes et des hommes de l'étude pour comparer l'effet de la condition sur le niveau d'anxiété des participants.

Dans un troisième temps, des ANOVA ont été réalisées afin d'étudier les effets du sexe (2) et de la condition (2) sur la performance et la sûreté de réponses des participants, au niveau global et pour chacun des quatre niveaux de difficulté.

Dans un quatrième temps, les scores des variables autorapportées étaient dichotomisés à la médiane de chaque groupe de sexe afin de permettre des comparaisons intergroupes. Ainsi, pour les scores de chaque variable, deux groupes étaient créés : un groupe où les participants avaient un score supérieur à la médiane sur la variable, et un groupe où les participants

avaient un score inférieur à la médiane sur la variable. Les valeurs des médianes ainsi que les effectifs de chaque groupe sont présentés dans le tableau 16. Des tests U de Mann-Whitney ont ensuite été réalisés séparément sur chaque groupe expérimental de l'étude (i.e., femmes en condition menaçante, femmes en condition neutre, hommes en condition menaçante, hommes en condition neutre), pour comparer l'effet du niveau de chaque variable autorapportée sur chacun des 4 niveaux et le niveau total de performance et de sûreté de réponse des participants.

Dans un cinquième temps, des analyses de régressions hiérarchiques ont été réalisées pour analyser les relations entre le niveau total de performance et de sûreté de réponses et les autres variables de l'étude. Afin d'étudier les relations de ces variables entre elles, des analyses de régressions hiérarchiques intermédiaires ont également été réalisées. Pour chaque analyse, les variables prédictrices ont été entrées dans le modèle en utilisant la méthode entrée avec l'introduction de variables par bloc. Le détail des analyses réalisées est donné dans la section 2.2.4.

Tableau 16 : Valeur des médianes de chaque variable autorapportée et effectif pour chaque groupe

| | Hommes | | | Femmes | | |
|---|----------------------|---|---|----------------------|---|---|
| | Valeur de la médiane | Effectif du groupe inférieur à la médiane | Effectif du groupe supérieur à la médiane | Valeur de la médiane | Effectif du groupe inférieur à la médiane | Effectif du groupe supérieur à la médiane |
| Anxiété-état post-consignes | 29.5 | 31 | 31 | 31.5 | 24 | 21 |
| Anxiété état ressentie pendant l'expérience | 27 | 33 | 29 | 30.5 | 23 | 22 |
| Motivation à valoriser son groupe | 5.5 | 37 | 25 | 5.5 | 22 | 23 |
| Déterminisme du sexe sur les performances | 1.5 | 30 | 32 | 2.5 | 27 | 18 |
| Identification à son groupe | 4.5 | 33 | 29 | 3.5 | 23 | 22 |
| Partage des caractéristiques | 4.5 | 28 | 34 | 3.5 | 18 | 27 |
| Anxiété-trait | 33.5 | 32 | 30 | 42.5 | 23 | 22 |
| Sentiment de compétence de conduite | 70.5 | 33 | 29 | 64.5 | 23 | 22 |
| Adhésion à la dimension compétences de conduite | 3.5 | 31 | 31 | 1.5 | 23 | 22 |
| Adhésion à la dimension courtoisie | 1.5 | 32 | 30 | 3.5 | 21 | 24 |
| Adhésion à la dimension évitement du risque | 7.5 | 30 | 32 | 9.5 | 23 | 22 |
| Adhésion à la dimension respect du code de la route | 4.5 | 31 | 31 | 2.5 | 21 | 24 |
| Masculinité | 41.5 | 34 | 28 | 37.5 | 25 | 20 |
| Féminité | 54.5 | 31 | 31 | 54.5 | 22 | 23 |

2.2 Résultats

2.2.1 Résultats des variables autorapportées

Les moyennes et écarts types de chacune des variables pour chaque groupe d'âge et de condition sont présentés dans le tableau 17.

2.2.1.1 Variables mesurées lors de la première phase de l'expérience

● L'anxiété-état

L'ANOVA réalisée sur l'anxiété post-consignes a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 4.70$, $p < .05$, $\eta_p^2 = .04$, de la condition, $F(1,103) = 6.57$, $p = .01$, $\eta_p^2 = .06$, et une interaction entre le sexe et la condition, $F(1,103) = 4.07$, $p < .05$, $\eta_p^2 = .04$. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les femmes ressentaient une plus grande anxiété post-consignes que les hommes, $t(105) = -2.05$, $p < .05$, tout comme les individus en condition neutre par rapport à ceux en condition menaçante, $t(105) = -2.18$, $p < .05$. Les analyses *post hoc* ont indiqué que l'anxiété post-consignes des femmes en condition neutre ($M = 34.86$, $ET = 1.29$) était plus élevée que celle des femmes en condition menaçante ($M = 29.44$, $ET = 1.26$), et que celle des hommes en condition menaçante ($M = 29.26$, $ET = 1.09$), et des hommes en condition neutre ($M = 29.90$, $ET = 1.09$).

L'ANOVA réalisée sur l'anxiété ressentie pendant l'expérience a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 8.54$, $p < .01$, $\eta_p^2 = .08$, et de la condition $F(1,103) = 5.01$, $p < .05$, $\eta_p^2 = .05$, mais pas d'effet d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les femmes ressentaient une plus grande anxiété pendant l'expérience que les hommes, $t(105) = -2.84$, $p < .01$, tout comme les individus en condition neutre par rapport à ceux en condition menaçante, $t(105) = -2.03$, $p < .05$.

● Le rapport au groupe de sexe

L'ANOVA réalisée sur l'identification au groupe de sexe a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 4.72$, $p < .05$, $\eta_p^2 = .04$, et de la condition $F(1,103) = 4.44$, $p < .05$, $\eta_p^2 = .04$, mais pas d'effet d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les hommes se sentaient plus identifiés à leur groupe de sexe que les femmes au leur, $t(105) = 1.12$, $p < .05$, tout comme les individus en condition menaçante par rapport aux individus en condition neutre $t(105) = 2.07$, $p < .05$.

L'ANOVA réalisée sur le fait de penser partager les caractéristiques de son groupe de sexe a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 4.72, p < .05, \eta_p^2 = .04$, mais pas de la condition ni d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les hommes pensaient avoir plus de choses en commun avec leur groupe de sexe que les femmes avec le leur, $t(105) = 3.00, p < .01$.

Les ANOVA réalisées sur les autres questions portant sur les croyances (motivation à valoriser son groupe et déterminisme du sexe sur les performances), n'ont pas révélé d'effet principal ni du sexe, ni de la condition, ni d'interaction entre le sexe et la condition.

2.2.1.2 Variables mesurées lors de la deuxième phase de l'expérience

- L'identité de genre

L'ANOVA réalisée sur la masculinité a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 10.88, p = .001, \eta_p^2 = .10$, mais pas de la condition ni d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les hommes étaient plus masculins que les femmes, $t(105) = 3.28, p < .001$.

L'ANOVA réalisée sur la féminité n'a pas révélé d'effet principal ni du sexe, ni de la condition, ni d'interaction entre le sexe et la condition.

- L'adhésion aux SSACA

L'ANOVA réalisée sur l'adhésion à la dimension respect du code de la route des SSACA a révélé un effet principal de la condition, $F(1,103) = 6.29, p = .01, \eta_p^2 = .06$, mais pas du sexe ni d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les individus en condition menaçante adhéraient plus fortement au stéréotype de la femme conductrice plus respectueuse du code de la route que les individus en condition neutre, $t(105) = 2.64, p < .01$.

L'ANOVA réalisée sur l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 3.77, p = .05, \eta_p^2 = .04$, mais pas de la condition ni d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les hommes adhéraient plus fortement que les femmes au stéréotype de l'homme conducteur plus compétent, $t(105) = 1.95, p = .05$.

Les ANOVA réalisées sur les dimensions courtoisie et évitement du risque des SSACA n'ont pas révélé d'effet principal ni du sexe, ni de la condition, ni d'interaction entre le sexe et la condition.

- L'anxiété trait

L'ANOVA réalisée sur l'anxiété-trait a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 21.48$, $p < .001$, $\eta_p^2 = .17$, mais pas de la condition ni d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les femmes avaient un niveau d'anxiété-trait plus élevé que les hommes, $t(105) = -4.64$, $p < .001$.

- Le sentiment de compétence de conduite

L'ANOVA réalisée sur le sentiment de compétence de conduite a révélé un effet principal du sexe, $F(1,103) = 8.24$, $p < .01$, $\eta_p^2 = .07$, mais pas de la condition ni d'interaction. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les hommes exprimaient un plus grand sentiment de compétence de conduite que les femmes, $t(105) = 2.89$, $p < .01$.

Tableau 17: Moyennes (et écart types) de chacune des variables en fonction du sexe et de la condition expérimentale des participants

| | Condition menaçante | | | Condition neutre | | | Hommes | Femmes |
|---|---------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Hommes | Femmes | Total | Hommes | Femmes | Total | | |
| Anxiété-état post-consignes | 29.56 (1.09) | 29.44 (1.26) | 29.35 (.83) | 29.90 (1.09) | 34.86 (1.29) | 32.38 (.84) | 29.58 (.77) | 32.15 (.90) |
| Anxiété-état ressentie pendant l'expérience | 27.39 (1.22) | 30.13 (1.41) | 28.76 (.93) | 29.23 (1.22) | 34.23 (1.44) | 31.73 (.94) | 28.31 (.86) | 32.18 (1.01) |
| Motivation à valoriser son groupe | 4.65 (.37) | 5.35 (.43) | 5.00 (.28) | 4.42 (.37) | 4.82 (.43) | 4.62 (.28) | 4.53 (.26) | 5.08 (.30) |
| Determinisme du sexe sur la performance | 3.03 (.33) | 2.74 (.39) | 2.89 (.26) | 2.23 (.33) | 2.23 (.40) | 2.23 (.26) | 2.63 (.24) | 2.48 (.28) |
| Identification à son groupe | 1.55 (.51) | 1.57 (.51) | 1.56 (.50) | 1.39 (.50) | 1.41 (.50) | 1.40 (.49) | 1.47 (.50) | 1.49 (.51) |
| Partage des caractéristiques | 1.58 (.50) | 1.57 (.51) | 1.57 (.50) | 1.52 (.51) | 1.64 (.49) | 1.57 (.50) | 1.55 (.50) | 1.60 (.50) |
| Anxiété trait | 34.65 (1.59) | 41.74 (1.84) | 38.19 (1.21) | 35.48 (1.59) | 44.41 (1.88) | 39.95 (1.23) | 35.07 (1.12) | 43.07 (1.32) |
| Sentiment de compétence de conduite | 69.45 (2.15) | 61.22 (2.49) | 65.34 (1.64) | 66.42 (2.15) | 61.23 (2.55) | 63.82 (1.66) | 67.94 (1.52) | 61.22 (1.78) |
| Adhésion à la dimension compétences de conduite | 5.84 (1.06) | 3.22 (1.23) | 4.53 (.81) | 4.81 (1.06) | 2.96 (1.25) | 3.88 (.82) | 5.32 (.75) | 3.09 (.88) |
| Adhésion à la dimension courtoisie | 2.26 (7.23) | 5.65 (6.27) | 3.70 (6.99) | 1.48 (6.38) | 1.82 (5.86) | 1.62 (6.11) | 1.87 (6.77) | 3.78 (6.31) |
| Adhésion à la dimension évitement du risque | 8.48 (6.11) | 10.39 (5.83) | 9.30 (6.01) | 6.52 (6.42) | 7.68 (6.89) | 7.00 (6.58) | 7.50 (6.29) | 9.07 (6.44) |
| Adhésion à la dimension respect du code de la route | 5.81 (4.56) | 3.91 (3.75) | 5.00 (4.30) | 2.94 (4.44) | 2.41 (4.97) | 2.72 (4.63) | 4.37 (4.69) | 3.18 (4.41) |
| Masculinité | 41.23 (1.26) | 37.13 (1.46) | 39.18 (.97) | 39.84 (1.26) | 34.86 (1.50) | 37.35 (.98) | 40.53 (.89) | 36.00 (1.05) |
| Féminité | 55.45 (1.36) | 52.52 (1.58) | 53.99 (1.04) | 52.90 (1.36) | 55.96 (1.62) | 54.43 (1.06) | 54.18 (.96) | 54.24 (1.13) |

2.2.1.3 Effet de la condition sur le niveau d'anxiété

Sur l'échantillon femmes de l'expérience, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que l'anxiété-trait et l'anxiété-état ressentie pendant l'expérience des participantes en condition neutre ne différaient pas de celles des participantes en condition menaçante. En revanche, ils ont révélé que l'anxiété post-consignes des participantes en condition neutre était plus élevée que celle des participantes en condition menaçante, $U(22,31) = 222.50, p < .05$.

Sur l'échantillon hommes de l'expérience, les tests U de Mann-Whitney n'ont pas révélé de différence ni en termes d'anxiété-trait, ni d'anxiété-état post-consignes, ni d'anxiété-état ressentie pendant l'expérience, entre les participants de la condition neutre et ceux de la condition menaçante.

2.2.2 Niveau de performances et de sûreté des réponses en fonction du sexe et de la condition

Les moyennes et écarts types de chacun des quatre niveaux et le total de performances et de sûreté de réponses pour chaque groupe de sexe et de condition sont présentés dans le tableau 18.

Les ANOVA réalisées n'ont pas révélé d'effet principal du sexe, de la condition, et d'interaction entre le sexe et la condition ni sur la performance totale des individus, ni sur aucun des quatre niveaux de difficulté.

Les ANOVA réalisées sur le niveau de sûreté de réponses ont révélé un effet du sexe sur le niveau de sûreté total des réponses, $F(1,103) = 18.98, p < .001, \eta_p^2 = .16$, ainsi que sur le premier, $F(1,103) = 9.84, p < .01, \eta_p^2 = .09$, le deuxième, $F(1,103) = 16.67, p < .001, \eta_p^2 = .14$, le troisième, $F(1,103) = 16.33, p < .001, \eta_p^2 = .14$, et le quatrième niveau de difficulté, $F(1,103) = 12.10, p = .001, \eta_p^2 = .11$, mais aucun effet de la condition ou d'interaction sur aucun des niveaux de difficulté et le total des réponses. Les analyses *post hoc* ont indiqué que les hommes étaient plus sûrs de leurs réponses que les femmes sur le niveau de sûreté total des questions, $t(105) = 4.34, p < .001$, et plus particulièrement sur le premier, $t(105) = 3.09, p < .01$, le deuxième, $t(105) = 4.03, p < .001$, le troisième, $t(105) = 4.06, p < .001$, et le quatrième $t(105) = 3.49, p = .001$ niveau de difficulté.

Tableau 18: Moyennes (et écart types) de chacun des quatre niveaux et le total de performances et de sûreté de réponse en fonction du sexe et de la condition expérimentale des participants

| | Niveaux de difficulté | Condition menaçante | | | Condition neutre | | | Hommes | Femmes |
|--------------|-----------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | | Hommes | Femmes | Total | Hommes | Femmes | Total | | |
| Performances | 1er niveau | 9.13 (.76) | 9.13 (.63) | 9.13 (.70) | 9.16 (.82) | 8.86 (1.17) | 9.04 (.98) | 9.15 (.79) | 9.00 (.93) |
| | 2ème niveau | 8.06 (.93) | 8.13 (1.06) | 8.09 (.98) | 7.87 (1.02) | 7.55 (1.34) | 7.74 (1.16) | 7.97 (.98) | 7.84 (1.22) |
| | 3ème niveau | 6.32 (1.11) | 6.13 (1.36) | 6.24 (1.21) | 6.32 (1.25) | 6.32 (1.32) | 6.32 (1.27) | 6.32 (1.17) | 6.22 (1.33) |
| | 4ème niveau | 6.74 (1.26) | 6.65 (1.53) | 6.70 (1.37) | 7.00 (1.46) | 6.64 (1.26) | 6.85 (1.38) | 6.87 (1.36) | 6.64 (1.38) |
| | Total | 30.26 (2.42) | 30.04 (2.67) | 30.17 (2.51) | 30.35 (2.63) | 29.36 (3.50) | 29.94 (3.03) | 30.31 (2.51) | 29.71 (3.09) |
| Sûreté | 1er niveau | 47.81 (1.83) | 46.96 (2.90) | 47.44 (2.36) | 48.00 (1.73) | 45.55 (4.19) | 46.98 (3.21) | 47.90 (1.77) | 46.27 (3.62) |
| | 2ème niveau | 46.32 (2.73) | 44.61 (3.71) | 45.59 (3.27) | 46.58 (2.66) | 42.77 (4.83) | 45.00 (4.13) | 46.45 (2.67) | 43.71 (4.35) |
| | 3ème niveau | 43.29 (3.49) | 40.65 (4.78) | 42.17 (4.26) | 44.16 (3.91) | 40.05 (5.11) | 42.45 (4.85) | 43.73 (3.70) | 40.36 (4.90) |
| | 4ème niveau | 42.00 (4.05) | 39.96 (4.13) | 41.13 (4.17) | 42.97 (4.08) | 39.36 (4.38) | 41.47 (4.53) | 42.48 (4.06) | 39.67 (4.22) |
| | Total | 179.42 (9.55) | 172.17 (13.07) | 176.33 (11.65) | 181.71 (10.67) | 167.73 (16.94) | 175.91 (15.16) | 180.56 (10.11) | 170.00 (15.08) |

2.2.3 Niveau de performances et de sûreté des réponses en fonction des variables autorapportées sur chaque groupe expérimental de l'étude

2.2.3.1 Chez les femmes

- En condition menaçante

Concernant la performance des participantes en condition menaçante, les tests U de Mann-Whitney ont montré que les femmes fortement masculines avaient de meilleures performances dans le quatrième niveau de difficulté que les femmes faiblement masculines, $U(11,12) = 31.50$, $p < .05$. Par contre, les tests U de Mann-Whitney n'ont pas révélé de différence significative sur le total de performances ou sur chacun des quatre niveaux, ni en fonction de leur niveau d'anxiété-état (post-consignes ou ressentie pendant l'expérience), ni en fonction des croyances sur le rapport entre Soi, le groupe de sexe et la tâche (identification à leur groupe de sexe, partage des caractéristiques avec leur groupe de sexe, motivation à valoriser leur groupe, déterminisme du sexe sur les performances), ni en fonction de leur niveau d'anxiété-trait, de sentiment de compétence de conduite, d'adhésion aux SSACA, ou de féminité.

Concernant la sûreté de leurs réponses, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les femmes ayant ressenti une plus faible anxiété pendant l'expérience sont plus sûres de leurs réponses sur le total des questions, $U(11,12) = 32.00$, $p < .05$, et dans le quatrième niveau de difficulté $U(11,12) = 33.50$, $p < .05$, que celles ayant ressenti une plus grande anxiété pendant l'expérience. Les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les femmes les plus motivées à valoriser leur groupe de sexe sont plus sûres de leurs réponses dans le deuxième $U(10,13) = 25.00$, $p = .01$, et le troisième niveau de difficulté $U(10,13) = 28.50$, $p < .05$, et sur le total des questions $U(10,13) = 25.00$, $p = .01$, comparées à celles étant le moins motivées. Ils ont également révélé que les femmes qui adhèrent fortement à la dimension évitement du risque des SSACA sont plus sûres de leurs réponses sur le total des questions $U(10,13) = 30.50$, $p = .05$, et dans le deuxième $U(10,13) = 31.00$, $p < .05$, et le quatrième niveau de difficulté $U(10,13) = 32.50$, $p = .05$, que celles y adhérant plus faiblement. Par contre, les tests U de Mann-Whitney n'ont pas révélé de différence significative dans le total de sûreté de réponses ou dans chacun des quatre niveaux, en fonction de leur niveau d'anxiété-état post-consigne, en fonction du niveau de croyance du déterminisme du sexe sur les performances, ou du niveau auquel elles pensent partager des caractéristiques avec leur groupe de sexe, en fonction de leur niveau d'anxiété-trait, de sentiment de compétence de conduite, d'adhésion au

stéréotype de l'homme conducteur, d'adhésion aux dimensions courtoisie, et respect du code de la route des SSACA, de masculinité, ou de féminité.

- En condition neutre

Concernant la performance des participantes en condition neutre, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les femmes ayant ressenti un faible niveau d'anxiété pendant l'expérience avaient de meilleures performances dans le deuxième niveau de difficulté $U(11,11) = 23.00, p = .01$, comparées à celles ayant ressenti un haut niveau d'anxiété pendant l'expérience. Ils ont également montré que les femmes les plus motivées à valoriser leur groupe de sexe avaient de meilleures performances dans le deuxième niveau de difficulté $U(12,10) = 25.00, p < .05$, comparées à celles étant le moins motivées. De plus, ils ont montré que les femmes adhérant le moins à la dimension respect du code de la route des SSACA avaient de meilleures performances dans le premier $U(9,13) = 30.50, p < .05$ et le troisième niveau de difficulté $U(9,13) = 29.50, p < .05$, comparées à celles y adhérant le plus. Enfin, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les femmes faiblement masculines avaient de meilleures performances dans le troisième niveau de difficulté $U(8,14) = 19.50, p < .01$ que les femmes fortement masculines. Par contre, les tests U de Mann-Whitney n'ont révélé aucune différence significative en fonction de leur niveau d'anxiété post-consignes, d'identification à leur groupe de sexe, de déterminisme du sexe sur les performances, ou de partage des caractéristiques avec leur groupe de sexe, du niveau d'anxiété-trait, de sentiment de compétence de conduite, d'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, d'adhésion aux dimensions courtoisie et évitement du risque des SSACA ou de féminité, ni sur le total de performances, ni sur chacun des quatre niveaux.

Concernant la sûreté des réponses, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les femmes ayant ressenti un faible niveau d'anxiété pendant l'expérience sont plus sûres de leurs réponses dans le premier niveau de difficulté $U(11,11) = 25.50, p < .05$, comparées à celles ayant ressenti un haut niveau d'anxiété pendant l'expérience. Ils ont aussi révélé que les femmes en condition neutre pensant à un déterminisme du sexe sur leurs performances étaient plus sûres de leurs réponses sur le total des questions $U(14,8) = 25.50, p < .05$, et dans le deuxième $U(14,8) = 26.00, p < .05$, et le troisième niveau de difficulté $U(14,8) = 16.00, p < .01$, comparées à celles pensant que le sexe n'a pas été déterminant. Par ailleurs, les femmes en condition neutre pensant partager beaucoup de caractéristiques avec leur groupe de sexe étaient plus sûres de leurs réponses dans le troisième niveau de difficulté $U(8,14) = 23.50, p < .01$.

.05, que celles pensant en partager peu. Les femmes ayant un niveau d'anxiété-trait élevé étaient plus sûres de leurs réponses sur le total des questions $U(10,12) = 26.00, p < .05$, et dans le deuxième $U(10,12) = 24.50, p < .05$, et le troisième niveau de difficulté $U(10,12) = 28.00, p < .05$, que celles ayant un faible niveau d'anxiété-trait. Les femmes ayant un fort sentiment de compétence de conduite étaient plus sûres de leurs réponses sur le total des questions $U(9,13) = 17.00, p < .01$, et dans le premier $U(9,13) = 22.50, p = .01$, deuxième $U(9,13) = 24.50, p < .05$, et troisième niveau de difficulté $U(9,13) = 10.00, p = .001$, que celles ayant un faible sentiment de compétence de conduite. Enfin, les femmes adhérant faiblement à la dimension évitement du risque des SSACA étaient plus sûres de leurs réponses sur le total des questions $U(8,14) = 27.00, p = .05$, et dans le troisième niveau de difficulté $U(8,14) = 21.00, p < .05$, que celles adhérant fortement à cette dimension. Par contre, les tests U de Mann-Whitney n'ont pas révélé de différence significative, en fonction de leur niveau d'anxiété post-consigne, de motivation à valoriser le groupe de sexe, d'identification à leur groupe de sexe, de leur niveau d'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, d'adhésion aux dimensions courtoisie et respect du code de la route des SSACA, de masculinité ou de féminité, ni sur le total de sûreté de réponses, ni sur chacun des quatre niveaux.

2.2.3.2 Chez les hommes

- En condition menaçante

Concernant la performance des participants en condition menaçante, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les hommes adhérant fortement au stéréotype de l'homme conducteur avaient de meilleures performances sur le total des questions, $U(16,15) = 71.00, p = .05$ que ceux y adhérant faiblement. Par contre, les tests U de Mann-Whitney n'ont révélé aucune différence significative, en fonction de leur niveau d'anxiété-état (post-consignes et ressentie pendant l'expérience), ni en fonction des croyances sur le rapport entre soi, le groupe de sexe et la tâche (identification à leur groupe de sexe, partage de caractéristiques avec leur groupe de sexe, motivation à valoriser leur groupe, déterminisme du sexe sur les performances), ni en fonction de leur niveau d'anxiété-trait, de sentiment de compétence de conduite, d'adhésion aux dimensions courtoisie, évitement du risque, et respect du code de la route des SSACA, de masculinité, ou de féminité, ni sur le total de performances, ni sur chacun des quatre niveaux. Concernant la sûreté des réponses, les tests ont révélé que les hommes ayant ressenti un faible niveau d'anxiété-état pendant l'expérience étaient plus sûrs de leurs réponses sur le total des

questions, $U(14,17) = 45.00$, $p < .01$, et dans le premier, $U(14,17) = 54.00$, $p < .01$, et le troisième niveau de difficulté $U(14,17) = 51.00$, $p < .01$, comparés à ceux ayant ressenti un haut niveau d'anxiété pendant l'expérience. Les hommes ayant un faible niveau d'anxiété-trait étaient plus sûrs de leurs réponses sur le total des questions $U(14,17) = 70.00$, $p = .05$, que ceux ayant un haut niveau d'anxiété-trait. Les hommes ayant un fort sentiment de compétence de conduite étaient plus sûrs de leurs réponses dans le premier niveau de difficulté $U(14,17) = 52.50$, $p < .01$, que ceux ayant un faible sentiment de compétence. Enfin, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les hommes qui adhéraient le moins à la dimension évitement du risque des SSACA étaient plus sûrs de leurs réponses dans le premier niveau de difficulté $U(17,14) = 70.50$, $p = .05$ que les hommes adhérant le plus à cette dimension. Par contre, les tests U de Mann-Whitney n'ont révélé de différence sur aucun des quatre niveaux et le total de sûreté des réponses des participants, ni en fonction de leur niveau d'anxiété post-consignes, de motivation à valoriser leur groupe, d'identification à leur groupe de sexe, de déterminisme du sexe sur les performances, ou du niveau auquel ils pensent partager des caractéristiques avec leur groupe de sexe, ni en fonction de leur niveau d'adhésion au stéréotype du conducteur, d'adhésion aux dimensions courtoisie, et respect du code de la route des SSACA, de masculinité, ou de féminité.

- En condition neutre

Concernant la performance des participants en condition neutre, les tests U de Mann-Whitney ont montré que, comparés à ceux adhérant le plus au stéréotype de l'homme conducteur, les hommes y adhérant le moins avaient de meilleures performances dans le quatrième niveau de difficulté $U(16,15) = 68.50$, $p < .05$. Comparés à ceux étant fortement féminins, les hommes étant faiblement féminins avaient de meilleures performances dans le quatrième niveau de difficulté $U(13,18) = 54.00$, $p = .01$. Toutefois, les tests U de Mann-Whitney n'ont révélé de différence significative en fonction de leur niveau d'anxiété-état (post-consignes ou ressenti pendant l'expérience), ni en fonction des croyances sur le rapport entre Soi, le groupe de sexe et la tâche (identification à leur groupe de sexe, partage des caractéristiques avec leur groupe de sexe, motivation à valoriser leur groupe, déterminisme du sexe sur les performances), ni en fonction de leur niveau d'anxiété-trait, de sentiment de compétence de conduite, d'adhésion aux dimensions courtoisie, évitement du risque, et respect du code de la route des SSACA, ou de masculinité, ni sur le niveau total de performance, ni sur aucun des quatre niveaux.

Concernant la sûreté des réponses, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les hommes ayant ressenti un plus faible niveau d'anxiété pendant l'expérience étaient plus sûrs de leur réponse dans le premier niveau de difficulté, $U(15,16) = 71.50$, $p = .05$, comparés à ceux ayant ressenti un plus haut niveau d'anxiété pendant l'expérience. Par ailleurs, comparés à ceux pensant que le sexe a été déterminant sur leurs performances, les hommes le pensant faiblement étaient plus sûrs de leurs réponses dans le premier $U(13,18) = 63.00$, $p < .05$, et troisième niveau de difficulté $U(13,18) = 65.50$, $p < .05$. Les tests ont montré également que les hommes s'identifiant le moins à leur groupe de sexe étaient plus sûrs de leurs réponses dans le premier niveau de difficulté, $U(12,19) = 59.50$, $p < .05$, que les hommes s'identifiant le plus à leur groupe de sexe. Ils ont également révélé que les hommes ayant un fort sentiment de compétence étaient plus sûrs de leurs réponses sur le total des questions $U(19,12) = 55.00$, $p < .05$, et dans le premier $U(19,12) = 54.00$, $p = .01$, deuxième $U(19,12) = 55.00$, $p < .05$, et quatrième niveau de difficulté, $U(19,12) = 63.50$, $p < .05$, que ceux ayant un faible sentiment de compétence de conduite. Enfin, les tests U de Mann-Whitney ont révélé que les hommes fortement masculins étaient plus sûrs de leurs réponses dans le deuxième niveau de difficulté $U(19,12) = 54.50$, $p = .01$ que les hommes faiblement masculins. Par contre, les tests U de Mann-Whitney n'ont révélé de différence sur aucun des quatre niveaux et le total de sûreté des réponses des participants en condition menaçante ni en fonction de leur niveau d'anxiété post-consignes, de motivation à valoriser leur groupe, du niveau auquel ils pensent partager des caractéristiques avec leur groupe de sexe ni en fonction de leur niveau d'anxiété-trait, d'adhésion au stéréotype du conducteur, d'adhésion aux dimensions courtoisie, évitement du risque, et respect du code de la route des SSACA, ou de féminité.

2.2.4. Modèles prédictifs sur les performances et le niveau total de sûreté de réponses

En fonction des résultats précédents, les relations entre les variables étudiées et leur influence sur les performances, puis sur la sûreté des réponses ont été analysées grâce à des analyses de régressions hiérarchiques. Les variables introduites dans les analyses de régression dépendent du modèle théorique des relations entre variables établi *a priori* de l'analyse statistique (voir partie problématique). Une série d'analyses de régressions linéaires multiples a ainsi été réalisée. Pour chaque variable à expliquer, étaient entrées comme variables explicatives les déterminants proximaux de cette variable, tels que posés par le modèle théorique, ainsi que les déterminants théoriques de ces mêmes variables explicatives, afin de prendre en compte les médiations potentielles entre variables. Les différentes variables sont entrées par bloc, chaque

bloc formant un ensemble cohérent de variables. L'ordre d'entrée des blocs est fonction des relations hypothétisées.

Ainsi, les blocs sont :

- bloc 1 : le sexe
- bloc 2 : l'identité de genre (score de masculinité et score de féminité)
- bloc 3 : l'adhésion aux SSACA (les 4 indices d'adhésion)
- bloc 4 : le sentiment de compétence de conduite
- bloc 5 : l'anxiété-trait
- bloc 6 : les croyances sur le rapport entre Soi, son groupe de sexe et la tâche (motivation à valoriser son groupe, déterminisme du sexe sur les performances, et identification à son groupe)
- bloc 7 : l'anxiété-état, post-consignes et ressentie pendant l'expérience
- bloc 8 : le niveau total de performance
- bloc 9 : le niveau total de sûreté des réponses

A part pour le bloc 1 (le sexe) considéré uniquement comme variable explicative, chaque bloc est d'abord considéré comme variable à expliquer en fonction des variables des blocs précédents, puis devient variable explicative du bloc suivant. A partir du modèle prédictif du bloc 6 (les croyances), la condition est ajoutée comme variable explicative supplémentaire.

2.2.4.1 Relations entre les variables explicatives de la performance

● Modèles prédictifs de l'identité de genre

Concernant la masculinité, un modèle significatif [$F(1,105) = 10.78, p < .01$] expliquant 8.4% de variance a émergé, et le fait d'être un homme était positivement lié au score de masculinité ($\beta = -.31, p = .001$).

Concernant la féminité, le modèle n'était pas significatif. Le score de féminité n'est pas significativement relié au sexe.

● Modèles prédictifs de l'adhésion aux SSACA

Concernant l'adhésion à la dimension compétence des SSACA, un modèle significatif [$F(3,103) = 3.43, p < .05$] expliquant 6.4% de variance a émergé, et la féminité était négativement liée cette adhésion ($\beta = -.19, p = .05$). Ni le sexe, ni la masculinité ne sont significativement liés à la dimension compétence des SSACA.

Par contre, concernant l'adhésion aux dimensions courtoisie, évitement du risque, et respect du code de la route des SSACA, les modèles n'étaient pas significatifs. Ni le sexe, ni le niveau de masculinité ou de féminité ne sont significativement liés au niveau d'adhésion aux dimensions courtoisie, évitement du risque, et respect du code de la route des SSACA.

- **Modèle prédictif du sentiment de compétence de conduite**

Concernant le sentiment de compétence de conduite, un modèle significatif [$F(7,99) = 3.01, p < .01$] expliquant 11.7% de variance a émergé, et le fait d'être masculin ($\beta = .30, p < .01$) était positivement lié ce sentiment. Le sexe, la féminité et l'adhésion aux 4 dimensions des SSACA ne sont pas significativement liés au sentiment de compétence de conduite.

- **Modèle prédictif de l'anxiété-trait**

Concernant l'anxiété-trait, un modèle significatif [$F(8,98) = 9.85, p < .001$] expliquant 4% de variance a émergé, et le fait d'être une femme ($\beta = .26, p < .01$) ainsi que l'adhésion à la dimension compétence des SSACA ($\beta = .23, p = .01$) étaient positivement liés à l'anxiété-trait, alors que la masculinité ($\beta = -.53, p < .001$) l'était négativement. La féminité, le sentiment de compétence et l'adhésion aux dimensions respect du code, évitement du risque et courtoisie ne sont pas significativement liés au niveau d'anxiété-trait.

- **Modèles prédictifs du rapport que l'individu entretient envers son groupe de sexe**

Les questions « Je m'identifie aux personnes du même sexe que moi » et « J'ai beaucoup de choses en commun avec les personnes du même sexe que moi » mesurant toutes les deux de l'identification à son groupe de sexe, seule la question « Je m'identifie à mon groupe de sexe » a été conservée dans l'analyse de régression, puisque les ANOVA réalisées précédemment ont révélé à la fois un effet du sexe et de la condition sur cette question.

Concernant l'identification à son groupe de sexe, un modèle significatif [$F(10,96) = 2.92, p < .01$] expliquant 15.3% de variance a émergé, et le fait d'adhérer à la dimension respect du code de la route des SSACA ($\beta = .34, p < .01$) était positivement lié à cette identification.

Concernant la motivation à valoriser son groupe de sexe, un modèle significatif [$F(10,96) = 7.19, p = .05$] expliquant 7.7% de variance a émergé, et le fait d'être une femme ($\beta = .22, p = .05$) était positivement lié à cette motivation.

Concernant le déterminisme du sexe, un modèle significatif [$F(10,96) = 6.45, p < .05$] expliquant 8.8% de variance a émergé, et l'anxiété-trait ($\beta = .26, p < .05$) était positivement lié au fait de penser que le sexe a déterminé la performance.

- Modèles prédictifs de l'anxiété-état

Concernant l'anxiété ressentie après les consignes, un modèle significatif [$F(13,93) = 4.62, p < .001$] expliquant 30.8% de variance a émergé, et le sentiment de compétence ($\beta = -.18, p = .05$) était négativement lié à cette anxiété alors que l'anxiété-trait ($\beta = .56, p < .001$) l'était positivement.

Concernant l'anxiété ressentie pendant l'expérience, un modèle significatif [$F(13,93) = 3.02, p = .001$] expliquant 19.9% de variance a émergé, et le sentiment de compétence ($\beta = -.26, p < .01$) était négativement lié à cette anxiété.

2.2.4.2 Modèles prédictifs finaux sur les performances et le niveau total de sûreté de réponses

- Modèle prédictif du niveau total de performances

Concernant le niveau total de performances, un modèle significatif [$F(15,91) = 2.01, p < .05$] expliquant 12.5% de variance a émergé, et la féminité ($\beta = -.19, p = .05$) et l'anxiété ressentie pendant l'expérience ($\beta = -.39, p = .001$) étaient négativement liées au niveau total de performances.

- Modèle prédictif du niveau total de sûreté des réponses

Concernant le niveau total de sûreté de réponses, un modèle significatif [$F(16,90) = 6.15, p < .001$] expliquant 43.7% de variance a émergé (voir tableau 19). Ainsi, le fait d'être un homme ($\beta = -.31, p = .001$), le sentiment de compétence ($\beta = .23, p < .01$), et le niveau de performances ($\beta = .22, p = .01$) étaient positivement liés au niveau total de sûreté des réponses alors que l'anxiété ressentie pendant l'expérience ($\beta = -.33, p = .001$) l'était négativement.

Tableau 19: Régressions sur le niveau total de sûreté des réponses

| | β |
|---|---------|
| Sexe | -.31*** |
| Masculinité | .06 |
| Féminité | .03 |
| Adhésion à la dimension compétences de conduite | -.10 |
| Adhésion à la dimension courtoisie | .05 |
| Adhésion à la dimension évitement du risque | .05 |
| Adhésion à la dimension respect du code de la route | -.00 |
| Sentiment de compétence de conduite | .23** |
| Anxiété-trait | .21 |
| Condition | .08 |
| Motivation à performer | .15 |
| Déterminisme du sexe sur les performances | -.04 |
| Identification au groupe | .01 |
| Anxiété-état post-consignes | -.08 |
| Anxiété-état ressentie pendant l'expérience | -.33*** |
| Niveau total de performances | .22** |

Note. * $p < .05$. ** $p < .01$. *** $p < .001$

2.3 Discussion

L'objectif de cette étude était d'étudier, chez des hommes et des femmes conducteurs, l'effet de menace du stéréotype sur les performances et sûreté des réponses lors d'un test de code de la route à plusieurs niveaux de difficulté, en prenant en compte les effets de l'identité de genre, de l'adhésion aux différentes dimensions des SSACA, du sentiment de compétence de conduite, et de l'anxiété.

2.3.1 Effet du sexe et du contexte sur les variables autorapportées

Les résultats montrent que, comparés aux femmes, les hommes expriment un plus haut niveau de masculinité, de sentiment de compétence de conduite, et d'adhésion au stéréotype de l'homme compétent en conduite, ce qui confirme les résultats obtenus dans les deux premières études de cette thèse.

Les résultats montrent également que l'anxiété-trait et l'anxiété-état sont plus élevées chez les femmes que chez les hommes. Ces résultats concordent avec la littérature montrant qu'en général les femmes ont une anxiété supérieure à celle des hommes (Costa Jr. et al., 2001; Gauthier & Bouchard, 1993; Spielberger et al., 1970). De plus, concernant l'effet de la

condition sur l'anxiété-état, ces résultats sont inverses à ceux de l'étude 3 de cette thèse. En effet, ici ce sont les participants en condition neutre qui expriment une anxiété-état plus élevée que ceux en condition menaçante, et ceci surtout chez les femmes. Ceci pourrait s'expliquer par la nature de la tâche qui leur est demandée. En effet, lors de la troisième étude de cette thèse, il s'agissait d'une tâche de dépassements, qui peut être considérée comme liée aux compétences perceptivo-motrices de conduite, pour lesquelles les hommes sont perçus comme plus compétents que les femmes (Berger, 1986; Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). Dans la présente étude, les performances évaluées concernent une tâche de connaissance et de conformité au code de la route. Cette tâche peut être mise en rapport avec les compétences de sécurité (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006) et le stéréotype de sexe posant un plus grand respect du code de la route par les femmes que par les hommes (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). Ainsi, il se pourrait que mettre en avant une différence de capacité de conduite entre les hommes et les femmes en condition menaçante sur une tâche de code de la route n'ait pas menacé les femmes mais au contraire les ait rassurées, car cela a pu mobiliser la dimension respect du code de la route des SSACA plutôt que celle des compétences de conduite.

Enfin, les résultats montrent que les individus en condition menaçante, et surtout les hommes, adhèrent plus fortement au stéréotype de la femme respectant le code de la route et s'identifient plus à leur propre groupe de sexe. La tâche était présentée, selon la consigne, comme destinée à évaluer les capacités de conduite. Cependant, le fait que les individus aient eu à réaliser une tâche de connaissance et conformité au code de la route, plutôt qu'une tâche directement reliée à la conduite dans sa dimension perceptivo-motrice, a pu finalement mobiliser le stéréotype de la femme plus respectueuse du code de la route. Il est donc possible que l'évocation d'une différence entre hommes et femmes ait en fait menacé les hommes, stigmatisés par ce stéréotype, et non les femmes comme nous l'avions prévu. Ainsi, s'identifier aux autres hommes tout en affirmant que les femmes sont plus respectueuses du code de la route que leur propre groupe de sexe pourrait leur permettre de justifier *a posteriori* leurs possibles plus faibles performances par rapport à celles des femmes.

2.3.2 Effet du sexe et du contexte sur les performances

Les résultats n'ont pas révélé d'effet du sexe, de la condition, ou d'interaction entre le sexe et la condition sur les réponses au test de code de la route. Ces résultats sont contradictoires avec ceux des études de Chateignier et ses collaborateurs (2011) et de Félonneau et Becker (2011)

dans lesquelles les femmes en condition menaçante avaient eu de plus faibles performances que celles en condition neutre. Ces études avaient été réalisées sur des échantillons unisexes, exclusivement féminins, à l'inverse de notre étude dans laquelle les participants réalisaient le test en groupes mixtes. Il semblerait ainsi que la mixité des groupes lors de la passation du test ait modifié l'effet de menace du stéréotype observé sur des groupes unisexes. La moyenne de réponses correctes des femmes en condition menaçante de notre étude est légèrement supérieure, et la moyenne des réponses correctes des femmes en condition neutre est légèrement inférieure aux moyennes observées dans les deux études citées précédemment (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011). Les performances des femmes en condition neutre dans notre étude sont donc inférieures aux performances des femmes en condition neutre dans les deux études portant sur des groupes unisexes. Cela semble corroborer l'hypothèse selon laquelle, en contexte mixte d'évaluation des performances dans un test du code de la route, la consigne menaçante, qui donnait pour objectif au test de mettre en évidence des différences de capacités en fonction du sexe, ait pu rassurer les femmes, en mobilisant la dimension respect du code de la route des SSACA. Au contraire, la consigne neutre, qui donnait pour objectif à l'expérience de tester des diapositives qui seront utilisées dans une prochaine expérience sur la conduite automobile, a pu finalement les menacer, en activant une représentation beaucoup plus large des capacités de conduite et des différences de sexe dans ces capacités, dont l'évaluation pouvait être rendue saillante par le contexte mixte de l'expérience. Ceci est également cohérent avec le fait que les femmes en condition neutre de notre étude ont une anxiété-état plus élevée que celles en condition menaçante.

Les résultats ont également montré que, bien qu'il n'y ait pas de différence entre les résultats des hommes et des femmes, les hommes sont plus sûrs que les femmes des réponses qu'ils ont données. Ces résultats semblent corroborer les autres résultats de cette thèse montrant que les hommes ont un sentiment de compétence de conduite supérieur à celui des femmes et adhèrent plus fortement qu'elles à l'idée que les hommes sont plus compétents en conduite automobile que les femmes.

2.3.3 Liens entre variables autorapportées et performances

Concernant les liens entre variables autorapportées et performances, les résultats ont montré que les femmes les plus motivées à montrer que les femmes sont de bonnes conductrices ont eu de meilleurs résultats en condition menaçante, et ont été plus sûres de leurs réponses en condition neutre, alors que cette motivation n'a influencé les performances des hommes dans

aucune des deux conditions. Ces résultats peuvent être compris au travers des recherches portant sur l'asymétrie sociale entre les sexes (Hurtig et al., 2002) montrant que les femmes, étant socialement dominées dans notre société (Lorenzi-Cioldi, 1988) sont plus motivées à valoriser leur groupe. Les résultats ont également mis en avant qu'en condition menaçante, les femmes adhérant fortement au stéréotype de la femme évitant le risque ont été plus sûres de leurs réponses. De plus, en condition neutre, les femmes adhérant faiblement à la dimension respect du code de la route des SSACA ont eu de meilleurs résultats au test de code de la route, et celles pensant que le sexe a déterminé leurs performances, pensant partager des caractéristiques avec leur groupe, ayant un fort sentiment de compétence de conduite ou adhérant faiblement à la dimension évitement du risque des SSACA ont été plus sûres de leurs réponses que les autres. Ces résultats semblent corroborer l'hypothèse selon laquelle, contrairement à ce qu'on attendait, la condition menaçante n'ait pas menacé les femmes, mais au contraire les ait rassurées, en activant le stéréotype de la femme respectueuse du code de la route et qu'à l'inverse les femmes en condition neutre aient ressenti plus d'attentes relatives au stéréotype négatif les concernant, de par la nature seule de la tâche qui aurait activé le stéréotype de l'homme conducteur compétent, et aient ainsi cherché à diminuer ces attentes négatives, en déclarant par la suite ne pas adhérer au stéréotype. Cette hypothèse peut également être appuyée par le fait que les individus en condition menaçante adhèrent plus fortement à la dimension respect du code de la route que les individus en condition neutre.

Les résultats mettent en évidence qu'en condition menaçante les hommes adhérant fortement au stéréotype de l'homme compétent au volant ont eu de meilleurs résultats et que les hommes adhérant faiblement au stéréotype de la femme prudente ont été plus sûrs de leurs réponses. Cela peut traduire le fait que, dans cette condition, les hommes aient cherché à justifier leurs performances *a posteriori* par le stéréotype positif les concernant. En effet, la tâche étant présentée comme révélatrice de différences de capacités de conduite entre hommes et femmes, il semblerait que les hommes se soient concentrés plus fortement sur cet aspect du stéréotype que sur le fait que la tâche à effectuer portait sur le code de la route. De plus, ce résultat est inverse à celui de la condition neutre, dans laquelle ce sont les hommes adhérant faiblement au stéréotype de l'homme compétent au volant qui ont eu de meilleures performances que ceux y adhérant fortement. En condition neutre, les résultats ont également révélé que les hommes s'identifiant faiblement à leur groupe ainsi que ceux pensant faiblement que leurs résultats dépendaient de leur sexe ont été plus sûrs de leurs réponses que les autres. Ainsi, il semble qu'en condition neutre, plus les hommes s'identifiaient à leur groupe et adhéraient au stéréotype de l'homme compétent, et plus leurs performances étaient

basses. Ceci renforce l'interprétation d'une condition neutre perçue comme évaluant des différences de sexe dans les compétences de conduite et ayant activé le stéréotype de l'homme compétent. Ainsi, l'identification au groupe a pu amener chez les hommes une pression à la performance plus élevée, faisant baisser leurs performances observées (Cheryan & Bodenhausen, 2000).

2.4 Limites de l'étude

Quelques limites méthodologiques dans notre étude doivent être notées. Premièrement, bien qu'un nombre conséquent de participants (107) aient réalisé cette étude, des effectifs plus importants sont nécessaires notamment au vu du nombre de variables étudiées afin de s'assurer de la validité statistique de nos résultats.

Deuxièmement, les compétences de conduite se décomposant en deux types de compétences distinctes (Lajunen & Summala, 1995), il semble nécessaire de prendre en compte ces deux aspects lors de la mesure du sentiment de compétence de conduite.

Troisièmement, bien qu'il semble que la condition mixte soit suffisante pour menacer les femmes, le fait qu'il n'y ait pas de groupe en passation unisexe ne nous permet pas de nous en assurer. De plus, contrairement à ce qui était attendu, la condition (neutre ou menaçante) semble avoir influencé l'adhésion aux SSACA, mesurée pourtant une semaine plus tard. De futures études devront donc prendre cela en considération en réalisant des passations en groupes mixtes et unisexes afin d'étudier l'effet de la mixité et en s'assurant que les participants ne fassent pas le lien entre la première et la deuxième phase de l'étude.

Outre cela, il semble nécessaire de savoir quel aspect des SSACA a été mobilisé après l'annonce de la consigne menaçante ou neutre. En effet, nous pensons que l'évocation d'une différence de capacités homme/femmes lors d'un test de code de la route a mobilisé la dimension respect du code de la route des SSACA chez les femmes et la dimension compétences de conduite des SSACA chez les hommes, alors que l'absence d'évocation d'une telle différence a mobilisé chez les deux sexes une représentation beaucoup plus large des capacités de conduite et des différences de sexe dans ces capacités. Cependant, il sera nécessaire de s'en assurer dans de futures études.

Enfin, il semble que la condition menaçante ait, de façon inattendue, menacé les hommes car la tâche à effectuer portait sur le code de la route et donc le stéréotype positif concernant les femmes. Ce résultat confirme que les stéréotypes de sexe associés à la conduite ne sont pas négatifs que pour les femmes mais le sont également pour les hommes, notamment en ce qui

concerne le respect des règles et la prise de risques. Cela devra également être pris en considération dans de futures études en différenciant les tâches de conduites reliées au stéréotype de l'homme conducteur et celles reliées au stéréotype de la femme conductrice.

2.5 Conclusion

L'objectif de cette étude était d'étudier, chez des hommes et des femmes conducteurs, l'effet de menace du stéréotype sur les performances et sûreté de réponses lors d'un test de code de la route, en prenant en compte les effets de l'identité de genre, de l'adhésion aux différentes dimensions des SSACA, du sentiment de compétence de conduite, et de l'anxiété.

Les résultats ont montré que, bien qu'il n'y ait pas de différence de performance entre les hommes et les femmes, les hommes semblent généralement se sentir plus compétents et sûrs de leurs réponses alors que les femmes se sentent plus anxieuses. De plus, contrairement à ce qui était attendu, il semblerait que sur une tâche liée au code de la route et en condition mixte ce soit les hommes qui aient été menacés dans la condition menaçante alors que les femmes l'aient été en condition neutre. Cependant, ces effets devront être confirmés dans de futures études, notamment par la comparaison de groupes en passation mixte et de groupes en passation unisexe.

Discussion générale

1. Résumé du travail de thèse

Ce travail de cette thèse a permis d'étudier les liens entre l'adhésion aux stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA), les facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite automobile et les comportements de conduite autorapportés d'une part, et leurs liens avec l'effet de menace du stéréotype lors d'une tâche reliée à la conduite automobile d'autre part.

La première partie de ce travail de thèse portait sur les liens entre les SSACA, les facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite, et les comportements de conduite autorapportés. Pour étudier ces liens nous avons, dans la première étude de cette thèse, créé un questionnaire de mesure d'adhésion aux SSACA, dans une version longue et une version courte. Ces questionnaires étaient chacun composés de quatre dimensions ayant été rapportées dans la littérature (Berger, 1986; Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011) comme différenciant les hommes et les femmes au volant : les compétences de conduite, l'évitement du risque, le respect du code de la route, et la courtoisie. Avec la version longue du questionnaire, nous avons étudié de manière précise les effets de l'âge et du sexe des individus sur l'adhésion aux différentes dimensions des SSACA. Dans la deuxième étude de cette thèse, nous avons étudié les liens entre adhésion aux SSACA (mesurée par la version courte du questionnaire), identité de genre, sentiment de compétence de conduite et optimisme comparatif, et leurs différents effets sur les comportements de conduite autorapportés.

La deuxième partie de ce travail de thèse portait sur l'influence des différents facteurs étudiés dans la première partie en situation de menace du stéréotype lors de tâches liées à la conduite automobile. Pour cela, nous avons lors de la troisième étude de cette thèse, étudié l'effet de menace du stéréotype chez des femmes réalisant une tâche de dépassements en simulateur de conduite, en prenant en compte de l'effet de l'adhésion aux SSACA, de l'anxiété et de l'identité de genre. Dans la quatrième étude, l'effet de menace du stéréotype sur les performances a été étudié à la fois sur des hommes et sur des femmes, observés en groupes mixtes lors d'un test de connaissance du code de la route. L'influence de l'adhésion aux SSACA, de l'anxiété, du rapport que l'individu entretient avec son groupe de sexe, de l'identité de genre, et du sentiment de compétence de conduite a été prise en compte.

Ces quatre études ont apporté un certain nombre de résultats que nous allons, dans cette partie, confronter aux hypothèses que nous avons émises dans la problématique concernant les liens entre l'adhésion aux SSACA, les facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite automobile, et les comportements de conduite déclarés et effectifs, notamment en situation de menace du stéréotype.

2. Effets de l'adhésion aux SSACA, de l'identité de genre, et des facteurs psychosociaux régulateurs des comportements de conduite sur les comportements de conduite autorapportés

2.1 Liens entre adhésion aux SSACA et identité de genre

Les différentes études de cette thèse nous ont tout d'abord permis d'observer des effets du sexe et de l'âge, à la fois dans l'identité de genre et dans l'adhésion aux SSACA. Les résultats ont montré que les hommes ont un niveau de masculinité supérieur à celui des femmes et qu'ils endossent de moins en moins ces caractéristiques masculines avec l'avancée en âge. À l'inverse, les femmes ont un niveau de féminité supérieur à celui des hommes et endossent de plus en plus ces caractéristiques féminines avec l'avancée en âge. De plus, les hommes, et surtout les plus jeunes, adhèrent plus fortement au stéréotype de l'homme compétent en conduite automobile, alors que les femmes adhèrent plus fortement au stéréotype de la femme évitant le risque en conduite automobile. Les résultats ont également montré que les individus les plus âgés, quel que soit leur groupe de sexe, adhèrent plus fortement au stéréotype de la femme courtoise au volant, et que les femmes les plus âgées adhèrent plus fortement au stéréotype de la femme respectant le code de la route. Enfin, la première étude de cette thèse a permis de mettre en évidence que les différences de sexe et d'âge dans l'adhésion aux différentes dimensions des SSACA étaient principalement dues à des différences dans les scores attribués aux femmes au volant, tandis que les scores attribués aux hommes au volant semblent stables quel que soit l'âge et le sexe. En effet, les résultats concernant les scores attribués aux conducteurs et aux conductrices sur les différentes dimensions des SSACA montrent que les hommes ne survalorisent pas les conducteurs mais dénigrent les conductrices sur le stéréotype portant sur les hommes au volant, alors que les femmes ne dénigrent pas les conducteurs mais survalorisent les conductrices sur le stéréotype portant sur les femmes au volant. En d'autres mots, les hommes et les femmes ne se différencient pas dans leur évaluation des conducteurs, que le stéréotype soit en faveur des hommes ou en faveur des

femmes. A l'inverse, concernant le stéréotype en faveur des conducteurs, les hommes dénigrent les conductrices, et concernant le stéréotype en faveur des conductrices, les femmes valorisent conductrices. La conduite automobile semble donc être un enjeu identitaire important pour les individus. En effet, la conduite automobile étant considérée depuis son avènement comme une activité masculine (Berger, 1986), les individus des deux sexes évaluent les hommes de la même façon, mais, en dénigrant les femmes, les hommes recherchent la distinction positive (Tajfel & Turner, 1986) et semblent essayer de faire en sorte que cette activité considérée comme masculine le reste. Au contraire, les femmes faisant partie du groupe socialement dominé (Lorenzi-Cioldi, 1988), elles semblent avoir besoin de surévaluer leur groupe (Rudman & Goodwin, 2004) sur les dimensions des SSACA qui leur sont favorables, afin de défendre leur identité de femme. Cependant, des entretiens qualitatifs rarement réalisés dans la littérature et absents de cette thèse pourraient permettre de confirmer cette hypothèse. Enfin, ces résultats confirment également la littérature montrant que l'image de l'homme au volant est stable dès dix ans alors que celle de la femme au volant évolue avec l'âge (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). Ainsi, il semble que l'image de l'homme au volant soit la norme de référence pour les conducteurs (Dontsov & Kabalevskaya, 2013) autour de laquelle l'image de la femme au volant fluctue. Il semble de plus, tant en termes d'identité de genre que d'adhésion aux SSACA, qu'avec l'avancée en âge, les hommes se détachent des valeurs attribuées à leur groupe alors que les femmes accordent de plus en plus d'importance aux valeurs attribuées à leur groupe. Ceci peut s'expliquer par le fait qu'étant donné que la prise de risques est un comportement typiquement masculin (Bem, 1981; Granié et al., 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004) mais que la perception du risque augmente avec l'âge (Cohn et al., 1995; Lai & Tao, 2003; Zhang, 1994), les individus se détachent des valeurs du masculin pour se rapprocher de celles du féminin prônant une faible prise de risques (Bem, 1981; Granié et al., 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004). Cette hypothèse est corroborée par les chiffres de l'accidentologie routière. Comparés aux autres tranches d'âge, les 18-24 ans sont surreprésentés dans les accidents de la route. En effet ils représentaient en 2011 21% de la mortalité routière mais seulement 8,8% de la population française (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2012). Cependant, cette surreprésentation est surtout particulièrement importante chez les hommes, la différence de sexe dans l'accidentologie routière étant à son apogée pour cette tranche d'âge : les hommes représentaient 83,1% des 18-24 ans tués sur la route. Les stéréotypes individuels pouvant évoluer dans le temps par l'accès à l'information et l'exposition aux groupes concernés (Pepitone, 1986; Rothbart &

John, 1985), ces chiffres peuvent également expliquer pourquoi les hommes adhèrent de moins en moins au stéréotype de l'homme compétent au volant avec l'avancée en âge. En effet, les hommes en vieillissant peuvent prendre de plus en plus conscience que c'est leur groupe de sexe qui est le plus à risques d'accidents et donc penser qu'ils ne sont finalement pas plus compétents que les femmes.

Concernant les liens entre l'adhésion aux SSACA et l'identité de genre, nous avons fait l'hypothèse que les individus se conformant aux stéréotypes relatifs à leur groupe de sexe devraient fortement adhérer aux SSACA (l'homme au volant compétent et la femme au volant évitant le risque, respectant le code de la route, et courtoise). Nous avons également fait l'hypothèse qu'à l'inverse, les individus se conformant aux stéréotypes de sexe associés à l'autre groupe de sexe devraient prendre de la distance par rapport aux stéréotypes qui sont spécifiques à la conduite et donc y adhérer moins fortement. Notre hypothèse n'est pas validée. En effet, les résultats de la deuxième étude ont montré que, chez les deux sexes, la féminité est positivement liée à l'adhésion au stéréotype de la conductrice alors que les résultats de la quatrième étude ont montré qu'elle l'est négativement à l'adhésion au stéréotype du conducteur, bien que l'étude 3 n'ait pas révélé de différence d'adhésion à ce stéréotype en fonction de l'identité de genre des participantes. La féminité est de manière stéréotypée associée à un faible niveau de prise de risques, et à l'attention envers autrui (Bem, 1981; Granié et al., 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004). Le stéréotype de la femme conductrice mettant en avant les valeurs féminines d'évitement du risque et de courtoisie (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011; Pravossoudovitch et al., 2015), les individus s'attribuant ces caractéristiques féminines pourraient soit reconnaître et valoriser davantage ces aspects positifs de la conduite chez les femmes, soit dénigrer le manque de ces aspects positifs chez les hommes, amenant ainsi un score d'adhésion aux SSACA concernant les femmes plus important. En effet, il est possible que les individus féminins ne valorisent pas le risque et donc n'adhèrent pas au stéréotype de l'homme conducteur, qui est défini comme prenant beaucoup de risques en commettant de nombreuses transgressions. Les compétences de conduite comprenant à la fois des compétences perceptivo-motrices et des compétences liées à la sécurité (Lajunen & Summala, 1995), les individus féminins, en se focalisant sur l'imprudence des hommes, peuvent être amenés à considérer ceux-ci comme peu compétents, dans tous les cas pas plus compétents que les femmes, ce qui amènerait une faible adhésion au stéréotype de l'homme conducteur. Ainsi, les femmes féminines en se conformant aux valeurs associées à leur groupe, valorisent leur groupe sur les aspects des SSACA qui leur sont favorables, alors que les hommes se conformant aux valeurs attachées à

la féminité se détachent de leur groupe en considérant les femmes comme plus prudentes au volant.

2.2 Liens entre adhésion aux SSACA, identité de genre, et perceptions des comportements de conduite

Dans un premier temps, les différentes études de cette thèse nous ont permis d'observer les effets du sexe et de l'âge sur le sentiment de compétence de conduite et l'optimisme comparatif. Les résultats ont montré que les hommes ont un plus grand sentiment de compétence de conduite que les femmes, ce qui pourrait s'expliquer par la cohérence entre leur rôle social de sexe et l'activité de conduite considérée de façon stéréotypée comme masculine (Berger, 1986; Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). En effet, la littérature a montré que les femmes ont un faible sentiment de compétence de conduite automobile et que les hommes évaluent leurs compétences de conduite plus positivement que les femmes évaluent les leurs (Delhomme, 1991; Engström et al., 2003). De plus, les résultats ont montré que l'optimisme comparatif concernant les compétences et le risque d'accident diminue chez les deux sexes et que l'optimisme comparatif concernant la prudence diminue chez les hommes avec l'avancée en âge. En effet, la perception du risque augmentant avec l'avancée en âge (Cohn et al., 1995; Lai & Tao, 2003; Zhang, 1994), cela pourrait amener les individus à avoir une vision plus réaliste d'eux-mêmes et donc de ne plus se surévaluer par rapport à leurs pairs. À l'inverse, le sentiment de compétence de conduite augmente avec l'âge chez les femmes. Les femmes au volant étant de façon stéréotypée décrites comme prudentes et, comme nous venons de l'évoquer, la perception du risque à la fois pour soi et pour qualifier une situation, augmentant avec l'âge (Cohn et al., 1995; Lai & Tao, 2003; Zhang, 1994), la prudence peut donc être davantage valorisée lors de l'avancée en âge, ce qui amènerait les femmes à se sentir de plus en plus compétentes au volant au cours du temps. Il est également possible que les femmes avec l'avancée en âge se désidentifient des caractéristiques qui sont de façon stéréotypée associées à leur groupe. En effet, les femmes au volant sont décrites comme dangereuses et incompetentes. Pourtant, les chiffres de l'accidentologie routière montrent que ce sont les hommes qui sont les plus à risques et les plus impliqués dans les accidents de la route (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013), et la prise de conscience de cela avec l'avancée en âge pourrait amener les femmes à se sentir de plus en plus compétentes.

Concernant les liens entre identité de genre, adhésion aux SSACA, sentiment de compétence de conduite, et optimisme comparatif, nous avons fait l'hypothèse que la masculinité serait positivement liée au sentiment de compétence de conduite et aux optimismes comparatifs concernant les compétences et le risque d'accident, alors que la féminité serait négativement liée au sentiment de compétence de conduite et positivement à l'optimisme comparatif concernant la prudence. De plus, nous avons fait l'hypothèse que chez les hommes, l'adhésion aux SSACA serait positivement liée au sentiment de compétence de conduite et à l'optimisme comparatif concernant les compétences, alors que chez les femmes, cette adhésion serait négativement liée au sentiment de compétence de conduite. Enfin, nous avons fait l'hypothèse que le sentiment de compétence de conduite serait positivement lié aux optimismes comparatifs concernant les compétences, la prudence, et le risque d'accident.

Les résultats de cette thèse ont montré que les femmes qui adhèrent au stéréotype de l'homme conducteur pensent avoir moins de risques que les autres femmes d'avoir un accident et que, tout comme les femmes masculines, elles pensent être plus compétentes au volant que leurs pairs. De plus, les résultats montrent que les hommes adhérant fortement au stéréotype de la conductrice expriment un plus haut niveau d'optimisme comparatif concernant les compétences. Ces résultats peuvent être compris au travers de la littérature portant sur le biais pro-exogroupe (Sachdev & Bourhis, 1991). Le masculin étant considéré comme la catégorie dominante dans notre société (Bourdieu, 1990; Chatard et al., 2005; Héritier, 2005; Schmid Mast, 2005), il semblerait que ces femmes cherchent à se désolidariser de leur groupe en se rapprochant de l'image valorisée de l'homme compétent en conduite automobile. Ainsi, les femmes se décrivant comme masculines se considèrent comme plus compétentes que les autres femmes dans l'activité masculine de conduite automobile. De la même façon, les hommes adhérant au stéréotype de la conductrice se désolidarisent de leur groupe en cherchant à se rapprocher de l'image valorisée des femmes sur le domaine de la prudence au volant. A l'inverse, les femmes adhérant au stéréotype de la femme conductrice s'évaluent au même niveau que les autres femmes de leur âge sur le plan de la prudence et du risque d'accident. Les femmes conductrices étant de façon stéréotypée décrites comme évitant le risque et ayant peu d'accidents graves (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011), elles se considèrent donc, par une vision essentialiste de ces caractéristiques, comme les autres femmes sur les dimensions positives du stéréotype puisqu'ici s'identifier à leur groupe de sexe est valorisant.

Les résultats montrent également que, chez les femmes, le sentiment de compétence en conduite automobile est également lié à un haut niveau d'optimisme comparatif concernant le

risque d'accident. Ces résultats sont en accord avec la littérature montrant que les individus ayant une forte évaluation de leurs compétences de conduite perçoivent leur risque d'être impliqué dans un accident comme étant plus faible que celui des autres conducteurs (Matthews & Moran, 1986). Enfin, chez les deux sexes, la féminité et la masculinité sont positivement liées au sentiment de compétence de conduite, lui-même corrélé à l'optimisme comparatif concernant les compétences et la prudence. La distinction entre les compétences perceptivo-motrices plutôt associées aux hommes et les compétences de sécurité plutôt associées aux femmes (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006) permet d'expliquer pourquoi à la fois la masculinité et la féminité sont positivement liées au sentiment de compétence de conduite. Les stéréotypes de sexe posent les compétences perceptivo-motrices plutôt du côté de la masculinité, tandis que les compétences de sécurité sont plutôt liées à la féminité (Bem, 1981; Granié et al., 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004). Ainsi, un haut niveau de masculinité pourrait renforcer le sentiment de compétence en termes de compétences perceptivo-motrices, tandis qu'un haut niveau de féminité pourrait renforcer le sentiment de compétence en termes de compétences de sécurité. Cette hypothèse est également corroborée par le fait que le sentiment de compétence est lié à de l'optimisme comparatif concernant les compétences, mais aussi la prudence.

Ainsi, les résultats de cette thèse ont permis de valider l'hypothèse d'un lien entre masculinité et sentiment de compétence en conduite automobile, mais, contrairement à nos attentes, ils ont mis en évidence un lien positif entre féminité et sentiment de compétence en conduite automobile. Par contre, les résultats ne permettent pas de montrer de lien entre l'adhésion aux SSACA et le sentiment de compétence de conduite. Les résultats de ces études ont également permis, en plus de nos hypothèses, de montrer que l'adhésion aux SSACA, notamment ceux relatifs à l'autre groupe de sexe, était liée à l'expression d'un optimisme comparatif chez les individus.

2.3 Liens entre adhésion aux SSACA, identité de genre, et comportements de conduite autorapportés

La deuxième étude de cette thèse nous a permis, dans un premier temps, d'observer que l'avancée en âge augmente les comportements positifs et diminue les violations autorapportées, ce qui confirme les résultats de la littérature (Guého, 2015 ; Guého et al., 2014; Özkan & Lajunen, 2005). Ces résultats sont également cohérents avec les données de la sécurité routière montrant que les 18-24 ans commettent plus d'infractions et ont plus

d'accidents que les 25-64 ans (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013).

Concernant les liens entre adhésion aux SSACA, identité de genre, et comportements de conduite autorapportés, nous avons fait l'hypothèse que chez les deux sexes, la masculinité serait liée à un haut niveau de violations alors que la féminité serait liée à un faible niveau de violations et à un haut niveau de comportements positifs. De plus, nous avons fait l'hypothèse que, chez les hommes, l'adhésion aux SSACA serait liée à un haut niveau de violations alors que, chez les femmes, elle serait liée à un faible niveau de violations.

Les résultats ont montré qu'en effet la masculinité est positivement liée aux violations alors que la féminité l'est aux comportements positifs. La prise de risques faisant partie de la masculinité et l'attention envers autrui faisant partie de la féminité, ces résultats confirment ceux de la littérature (Guého, 2015). De la même façon, les hommes ayant un haut niveau de féminité déclarent peu de violations, ce qui peut être expliqué par le lien entre féminité et faible prise de risques (Bem, 1981; Granié et al., 2013; Kelling et al., 1976; Morrongiello & Hogg, 2004).

De plus, les individus, hommes et femmes, adhérant fortement au stéréotype de l'homme conducteur, déclarent plus de violations, alors que ceux, hommes et femmes, adhérant fortement au stéréotype de la conductrice déclarent plus de comportements positifs. Tandis que les femmes adhérant à ce stéréotype déclarent, elles, plus d'inattentions. Ainsi, les individus adhérant au stéréotype de leur propre sexe adoptent les comportements de conduite qui sont de façon stéréotypée associés à leur sexe, se conformant ainsi à ces stéréotypes et renforçant l'appartenance à leur groupe de sexe (Le Maner-Idrissi, 1997; Vouillot, 2002). À l'inverse, les individus adhérant au stéréotype du conducteur de l'autre sexe adoptent leurs comportements de conduite. De cette façon, les individus tentent d'aller à l'encontre de la dimension du stéréotype qui est en leur défaveur (la compétence pour les femmes, l'évitement du risque, le respect du code de la route, et la courtoisie pour les hommes) pour se rapprocher des comportements valorisés de l'autre sexe (Sachdev & Bourhis, 1991) et ainsi valoriser leur propre image.

Ainsi, les résultats de cette thèse nous ont permis de valider l'hypothèse selon laquelle la masculinité serait liée à un haut niveau de violations, alors que la féminité serait liée à un haut niveau de comportements positifs. Les résultats ont également permis de partiellement valider l'hypothèse d'un lien négatif entre féminité et violations autorapportées puisque, chez les hommes uniquement, la féminité est liée à un faible niveau de violations. De plus, les résultats ont permis de mettre en avant que, chez les deux sexes, l'adhésion au stéréotype du

conducteur est liée à un haut niveau violations, alors que l'adhésion au stéréotype de la conductrice est liée à un haut niveau de comportements positifs. Enfin, les résultats nous ont permis, en plus de nos hypothèses, de montrer que, chez les femmes, l'adhésion au stéréotype de la conductrice est positivement liée aux inattentions.

2.4 Liens entre perception des comportements de conduite et comportements de conduite autorapportés

Concernant les liens entre sentiment de compétence de conduite, optimisme comparatif, et comportements de conduite autorapportés, nous avons fait l'hypothèse que les individus présentant un fort sentiment de compétence de conduite devraient déclarer plus de violations et exprimer un fort optimisme comparatif concernant les compétences et le risque d'accident. De plus, les individus exprimant un fort optimisme comparatif concernant le risque d'accident devraient déclarer plus de violations et moins d'erreurs et d'inattentions, alors que les individus présentant un fort optimisme comparatif concernant la prudence devraient déclarer moins de violations et plus de comportements positifs.

Les résultats de cette thèse ont montré que les individus ayant un fort sentiment de compétence de conduite déclarent plus de comportements positifs et moins d'inattentions. Ainsi, les individus se pensant compétents ont également une bonne image d'eux-mêmes d'un point de vue des relations avec les autres usagers puisqu'ils déclarent avoir des comportements d'apaisement des interactions sociales et d'attention envers autrui. Les individus ayant un fort sentiment de compétence de conduite se considèrent donc comme compétents dans tous les aspects de la conduite automobile. De plus, les résultats ont montré que chez les femmes, le sentiment de compétence de conduite est lié à de faibles violations, et l'optimisme comparatif concernant la prudence à de faibles erreurs, alors que chez les hommes le sentiment de compétence de conduite est lié à de faibles erreurs. La prise de risques n'étant pas définie comme un comportement féminin, les violations entraînant une mise en danger ne semblent pas être considérées comme un signe de compétences chez les femmes. En effet, plutôt que des compétences perceptivo-motrices, la compétence en conduite automobile semble être définie par les femmes comme une conduite sécuritaire donc avec peu de violations. Les erreurs étant quant à elles définies comme des erreurs typiques de jugement et des échecs d'observation qui peuvent être dangereux pour les autres (Parker et al., 1995), cet aspect de la mise en danger d'autrui induite par les erreurs pourrait également expliquer que les femmes pensant être plus prudentes que leurs pairs déclarent faire peu d'erreurs.

Concernant les hommes, la conduite automobile étant une activité masculine (Berger, 1986), ils se considèrent naturellement doués pour la conduite et estiment donc faire peu d'erreurs puisqu'elles sont considérées comme des échecs (Parker et al., 1995). Les résultats ont également montré que les violations autorapportées étaient positivement liées à l'optimisme comparatif concernant les compétences et négativement à l'optimisme comparatif concernant la prudence. Ces résultats sont en accord avec la littérature montrant qu'une forte estimation des compétences de conduite augmente les comportements de transgressions des individus, qui ont notamment tendance à conduire trop vite et au-delà de leurs capacités (Boccaro et al., 2010; Matthews, 1986).

Ainsi, les résultats de cette thèse nous ont permis de partiellement valider l'hypothèse d'un lien négatif entre optimisme comparatif concernant la prudence et violations puisque cette relation n'a été montrée que chez les femmes. A l'inverse de nos hypothèses, les résultats ont également montré un lien négatif entre sentiment de compétence de conduite et violations, encore une fois uniquement chez les femmes. Par contre, nos études n'ont pas permis de montrer de lien entre sentiment de compétence de conduite et optimisme comparatif concernant les compétences et le risque d'accident, ni entre optimisme comparatif concernant le risque d'accident et violations, erreurs, et inattentions, ni entre optimisme comparatif concernant la prudence et comportements positifs. Les résultats de cette thèse nous ont également permis, en plus de nos hypothèses, de montrer que le sentiment de compétence de conduite est positivement lié aux comportements positifs et négativement aux inattentions, alors que l'optimisme comparatif concernant les compétences est positivement lié aux violations. De plus, les erreurs sont négativement liées au sentiment de compétence chez les hommes et à l'optimisme comparatif concernant la prudence chez les femmes.

2.5 Liens entre adhésions aux SSACA, identité de genre, perception et comportements de conduite, et comportements de conduite autorapportés

Nous avons fait l'hypothèse que l'identité de genre, l'adhésion aux SSACA, le sentiment de compétence de conduite, et l'optimisme comparatif devraient avoir un effet sur les comportements de conduite autorapportés des individus.

Les résultats ont montré que, chez les deux sexes, la masculinité, l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur, et l'optimisme comparatif concernant les compétences sont positivement liés aux violations alors que l'optimisme concernant la prudence l'est

négativement. De plus, les violations sont négativement liées au sentiment de compétence de conduite uniquement chez les femmes et à la féminité uniquement chez les hommes.

Quel que soit le sexe des individus, le fait de commettre des violations est donc en rapport avec le fait de se sentir plus compétent que ses pairs et avec la conformité et l'adhésion aux différentes valeurs associées au masculin (masculinité et adhésion au stéréotype du conducteur). Ceci peut s'expliquer par un biais pro-exogroupe (Sachdev & Bourhis, 1991) chez les femmes et par la légitimité de ces comportements grâce aux compétences naturelles dues à leur groupe de sexe chez les hommes. De plus, l'adoption des valeurs féminines par les hommes est un facteur protecteur de ces comportements de violations. Chez les femmes, c'est le fait de se sentir compétent qui constitue un tel facteur de protection. Ce résultat peut être expliqué par la plus grande importance accordée par les femmes aux compétences liées à la sécurité (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006). Ainsi, il est possible que les femmes se sentant compétentes accordent une grande importance aux compétences liées à la sécurité et commettent donc moins de violations.

Ensuite, les résultats ont montré que les hommes se percevant comme compétents en conduite automobile déclarent faire peu d'erreurs, qu'elles puissent s'avérer dangereuses pour les autres ou non. Chez les hommes, les erreurs, quelles que soient leurs natures, semblent donc être un signe d'incompétence ce qui est cohérent avec le fait que les erreurs sont de façon stéréotypée associées aux femmes au volant qui sont également considérées comme incompétentes (Berger, 1986; Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). Chez les femmes, le sentiment de compétence de conduite est, de la même façon, lié à peu d'erreurs d'inattention, contrairement à l'adhésion au stéréotype de la conductrice. Ainsi, les femmes se percevant comme compétentes se détachent des comportements considérés comme un signe d'incompétence qui sont associés à leur sexe alors que les femmes qui adhèrent au stéréotype de la conductrice se conforment aux comportements associés. De plus, les femmes se percevant comme plus prudentes que leurs pairs déclarent faire moins d'erreurs pouvant nuire à autrui, la dangereuse conséquence possible de ces comportements n'étant pas compatible avec la vision prudente qu'elles ont de leur conduite. Enfin, les résultats ont montré que, chez les deux sexes, la féminité, l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice et le sentiment de compétence de conduite sont positivement liés aux comportements positifs. Quel que soit le sexe des individus, le fait de déclarer de nombreux comportements positifs est donc en rapport avec les valeurs féminines et le fait de se considérer bon conducteur. Ainsi, la compétence en conduite automobile ne

semble pas se limiter à la maîtrise du véhicule mais également à d'autres dimensions de la conduite, telles que la fluidité du trafic et la sécurité des autres usagers.

En conclusion, les résultats du premier axe de ce travail de thèse ont permis d'enrichir la littérature portant sur les comportements de conduite autorapportés, en montrant leurs liens avec les stéréotypes de sexe qui sont spécifiquement associés aux comportements de conduite. Cependant, ces stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile semblent assez complexes. En effet, les hommes conducteurs sont perçus comme compétents bien que risqués et imprudents alors que les femmes conductrices sont perçues comme prudentes mais incompetentes (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011). Ainsi, les stéréotypes de sexe associés à chaque groupe de sexe comportent à la fois une dimension positive et une dimension négative et confirment l'existence de deux types de compétences de conduite: les compétences perceptivo-motrices et les compétences liées à la sécurité (Lajunen & Summala, 1995). Il apparaît donc nécessaire de différencier, dans de futures recherches, ces deux types de compétences dans le cadre de la mesure du sentiment de compétence en conduite automobile, afin de comprendre leurs liens avec les stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile. En effet, il est probable que les dimensions de l'évitement du risque et du respect du code de la route des femmes conductrices soient liées aux compétences de sécurité et que la dimension de compétence de conduite soit liée aux compétences perceptivo-motrices.

De plus, ces stéréotypes de sexe semblent entrer en concurrence avec les spécificités des comportements associés aux conducteurs en fonction de leur âge. En effet, les jeunes conducteurs sont ceux qui sont le plus impliqués dans les accidents de la route et sont ceux qui commettent le plus de violations et prennent le plus de risques sur la route (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, 2013; World Health Organization, 2002) alors que les conducteurs âgés sont perçus comme lents, dangereux, et manquant de réflexes (Degraeve, Guého, & Granié, 2013; Joannis, Gagnon, & Voloaca, 2012). Lors de la mesure de l'adhésion aux SSACA, l'âge du conducteur que les individus imaginaient évaluer n'a pas été pris en compte, alors que ces différentes spécificités associées aux conducteurs en fonction de leur âge pourraient avoir un effet, entrant en résonance, ou au contraire en contradiction avec les stéréotypes associés au sexe du conducteur. Dans de futurs travaux, il apparaît donc également nécessaire de prendre en compte l'âge du conducteur évalué, soit en lui affectant par exemple certaines caractéristiques, comme un âge fixe, avant la mesure d'adhésion aux SSACA, soit en demandant aux participants d'indiquer les caractéristiques du conducteur qu'ils étaient en train d'imaginer en renseignant le questionnaire.

3. Menace du stéréotype : liens avec le niveau d'anxiété, l'identité de genre, l'adhésion aux SSACA, le sentiment de compétence de conduite, et le rapport entre soi, son groupe de sexe, et la tâche

3.1 Liens entre anxiété et menace du stéréotype

Dans un premier temps, les deux études expérimentales de cette thèse nous ont permis d'observer des liens entre le sexe et l'anxiété, ainsi qu'entre l'anxiété et l'adhésion aux SSACA. Ainsi, les résultats ont montré que l'anxiété-trait et l'anxiété-état sont significativement plus élevées chez les femmes, alors que le niveau de masculinité est négativement lié à l'anxiété-trait. Ces résultats sont en accord avec la littérature montrant que les hommes et les individus masculins ont des traits d'anxiété plus faibles que les femmes et les individus féminins (Costa Jr. Et al., 2001; Delignières, 1993; Gauthier & Bouchard, 1993; Spielberger et al., 1970). Les résultats montrent également que l'anxiété-trait est positivement liée à l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur et que l'anxiété-état est plus élevée chez les femmes accordant de fortes compétences de conduite aux hommes. Toutefois, ces différentes mesures ayant été chacune renseignées après avoir réalisé l'expérience, il se peut que les individus fortement anxieux aient évalué les hommes au volant comme fortement compétents afin de justifier *a posteriori* leurs performances. Il semblerait donc que bien que, dans l'étude 4, les variables autorapportées aient été renseignées une semaine après avoir réalisé l'expérience, les individus hautement anxieux pendant la tâche du code de la route, cherchent à justifier leurs performances dans la tâche grâce à leurs réponses au questionnaire d'adhésion aux SSACA. Dans une prochaine étude, il apparaît donc nécessaire de faire en sorte que les participants ne fassent pas la relation entre les deux phases de l'expérience. On pourrait par exemple imaginer de présenter ces deux études comme des expériences totalement indépendantes et d'augmenter la durée de latence entre ces deux phases. Enfin, l'anxiété-état est négativement liée au sentiment de compétence de conduite, ce qui est cohérent avec la littérature ayant montré que les individus pensant avoir les compétences nécessaires pour réaliser une tâche développent moins d'anxiété lors de la réalisation de cette tâche (Bandura, 1988).

Concernant les liens entre anxiété et menace du stéréotype, nous avons fait l'hypothèse que l'anxiété devrait avoir un effet sur les performances des individus placés en situation de menace du stéréotype lors d'une tâche liée à la conduite automobile : les femmes en condition menaçante devraient avoir un niveau d'anxiété-état plus élevé et de moins bonnes

performances que les femmes en condition neutre, et que les hommes quelle que soit la condition. Par ailleurs, les individus ayant une forte anxiété-état devraient avoir de moins bonnes performances que ceux ayant un faible niveau d'anxiété-état. En effet, il a été montré que les individus menacés peuvent ressentir de l'anxiété qui en retour a des effets délétères sur leurs performances (Spencer et al., 1999; Steele & Aronson, 1995).

Or, les deux dernières études de cette thèse ont montré des résultats contradictoires concernant l'effet de la condition sur l'anxiété-état. En effet, dans l'étude 3, les participantes en condition menaçante avaient une anxiété-état plus élevée que celles en condition neutre. Toutefois, dans l'étude 4, ce sont les femmes en condition neutre qui avaient une anxiété-état plus élevée que les femmes en condition menaçante et les hommes des deux conditions. Ces résultats contradictoires peuvent être expliqués par la nature différente des tâches à effectuer lors de ces deux études. En effet, la troisième étude de cette thèse portait sur une tâche de dépassements en simulateur de conduite, alors que la quatrième portait sur une tâche de code de la route. La faculté à dépasser est considérée comme un signe de compétences en conduite automobile (Näätänen & Summala, 1976), activité dans laquelle les hommes sont perçus comme plus compétents que les femmes (Berger, 1986; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011). Ainsi, les femmes devant effectuer une tâche de dépassements ont ressenti une plus grande anxiété, traduisant une possible peur de confirmer le stéréotype les concernant (Lubart, 2006; Schmader & Johns, 2003; Steele & Aronson, 1995). À l'inverse, dans l'étude 4, la tâche à effectuer était une tâche de code de la route à réaliser en groupe mixte. Les femmes étant perçues comme plus respectueuses du code de la route que les hommes (Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011; Pravossoudovitch et al., 2015), il est possible, qu'à l'inverse de nos attentes, le fait de mettre en avant, en condition mixte, une différence de capacités de conduite entre les hommes et les femmes ait mobilisé les dimensions respect du code de la route et évitement du risque des SSACA, ce qui a rassuré les femmes.

Par ailleurs, les résultats ont également montré que les individus ayant un faible niveau d'anxiété-état sont ceux qui ont tenté le plus de dépassements dans l'étude 3 et ceux qui sont les plus sûrs de leurs réponses dans l'étude 4, quelle que soit la condition. Ces résultats peuvent être compris par l'interférence que l'anxiété crée en diminuant l'attention que l'individu est capable de porter à la tâche à cause de pensées non pertinentes pour la performance (Davies et al., 2002; Schmader & Johns, 2003; Viau, 1995). À contrario, dans l'étude 4, les femmes en condition neutre ayant rapporté un haut niveau d'anxiété-trait ont été plus sûres de leurs réponses que celles ayant un faible niveau d'anxiété-trait. Il semblerait

qu'une anxiété assez élevée de façon durable ait donc permis à ces femmes de mobiliser les capacités nécessaires à la réalisation de cette tâche, leur permettant d'avoir plus confiance en elle.

Ainsi, les résultats de cette thèse nous ont permis de confirmer l'hypothèse selon laquelle les femmes en condition menaçante auraient une anxiété-état supérieure aux femmes en condition neutre pour la tâche de dépassements. Cette hypothèse a en revanche été infirmée pour le test de code de la route pour lequel les participants en condition neutre, quel que soit leur sexe, ont eu une anxiété-état supérieure à ceux en condition menaçante. De plus, les résultats nous ont également permis de confirmer l'hypothèse selon laquelle les femmes ayant une faible anxiété-état ont de meilleures performances. Enfin, ils nous ont permis d'observer que les femmes et les hommes ayant une faible anxiété-état ont été plus sûrs de leurs réponses lors du test de code de la route.

3.2 Liens entre adhésion aux SSACA et menace du stéréotype

Concernant les liens entre l'adhésion aux SSACA et l'effet de menace du stéréotype, nous avons fait l'hypothèse que le degré d'adhésion aux SSACA pourrait influencer l'effet de menace du stéréotype sur une tâche liée à la conduite automobile et plus précisément que les femmes adhérant à ces stéréotypes devraient être plus touchées par la menace.

Lors de la troisième étude de cette thèse, les résultats ont montré que, quelle que soit la condition dans laquelle étaient placées les participantes, celles qui jugeaient que les compétences des hommes au volant étaient élevées étaient également celles qui tentaient le moins souvent de dépasser. Il semble que, bien que l'environnement routier ait été neutralisé dans la condition neutre, les participantes aient fait, dans les deux conditions, le rapprochement entre la tâche à réaliser et l'activité de conduite automobile. La compétence en conduite automobile étant une caractéristique attribuée aux hommes (Berger, 1986; Degraeve et al., 2013; Granié & Papafava, 2011), trois explications possibles émergent pour comprendre ce résultat. D'une part, il est possible que les femmes ne considérant pas les hommes comme très compétents en conduite automobile n'aient pas ressenti de menace particulière et se soient donc senties plus en confiance pour dépasser. D'autre part, il est possible que ces femmes aient au contraire cherché à infirmer le stéréotype et ainsi aient tenté plus souvent de dépasser pour montrer leurs compétences. Enfin, la mesure d'adhésion aux SSACA étant renseignée immédiatement après avoir réalisé la tâche de dépassements, il est

également possible que les participantes aient cherché à justifier *a posteriori* leur faible nombre de dépassements en attribuant cette compétence aux hommes.

Lors de la quatrième étude de cette thèse, portant sur un test de code de la route en groupes mixtes, les résultats ont montré qu'en condition menaçante, les femmes étaient d'autant plus sûres de leurs réponses qu'elles adhéraient au stéréotype de la femme évitant le risque au volant alors que le pattern inverse était observé pour les hommes. De plus, les hommes qui adhéraient fortement au stéréotype de l'homme conducteur étaient ceux qui avaient les meilleures performances. Il semblerait donc, qu'en groupe mixte, évoquer une différence de capacités de conduite entre les hommes et les femmes lors d'un test de code de la route ait en fait rassuré, pour des raisons différentes, chaque sexe adhérant au stéréotype positif de leur propre sexe, ce qui semble également être corroboré par le fait que les individus en condition menaçante avaient une anxiété-état plus faible que ceux en condition neutre. En effet, les hommes considérant les hommes conducteurs plus compétents que les femmes conductrices ont pu se focaliser sur cette dimension des compétences de conduite ramenant aux compétences perceptivo-motrices (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006), ce qui les a amenés à se sentir plus confiants dans leurs réponses. À l'inverse, les femmes considérant les femmes conductrices comme prudentes ont pu se focaliser sur cette dimension des compétences de conduite ramenant aux compétences de sécurité (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006) ce qui les a amenées à se sentir plus confiantes dans leurs réponses. En condition neutre, les femmes étaient d'autant plus sûres de leurs réponses qu'elles adhéraient faiblement au stéréotype de la femme évitant le risque. Elles avaient également de meilleures performances lorsqu'elles adhéraient faiblement au stéréotype de la femme respectant le code de la route, tout comme les hommes adhérant faiblement au stéréotype de l'homme compétent en conduite automobile. Il semblerait que le fait de ne pas avoir évoqué de différence hommes/femmes dans la consigne n'ait pas créé d'attente particulière chez les individus adhérant faiblement aux SSACA assignés à leur sexe, contrairement aux individus y adhérant fortement. Ainsi, chez les individus adhérant fortement à ces stéréotypes, le fait que l'expérience se déroule en groupes mixtes semble avoir induit une peur d'être comparés aux performances de l'autre sexe et ait donc amené les individus à être moins sûrs de leurs réponses et à avoir de moins bonnes performances. Cette hypothèse semble être confirmée par le plus haut niveau d'anxiété-état des individus en condition neutre par rapport à ceux de la condition menaçante. Cependant, le fait que cette expérience n'ait pas été réalisée en groupes unisexes fait qu'il est impossible de s'en assurer.

Une deuxième hypothèse émerge pour expliquer les liens entre l'adhésion aux SSACA et l'effet de menace du stéréotype dans l'étude 4. En effet, la mesure d'adhésion ayant été renseignée une semaine après avoir réalisé le test de code de la route, il est possible que la condition de passation (menaçante ou neutre) ait influencé le degré d'adhésion aux SSACA des participants. Ainsi, les participants de la condition menaçante ayant confiance en leurs performances ont pu chercher à justifier *a posteriori* leurs bonnes performances en valorisant les conducteurs de leur groupe de sexe par l'adhésion aux SSACA les concernant et, chez les hommes, en attribuant au contraire leur faible performance au fait que la compétence est liée à l'autre groupe de sexe. Cette influence de la condition sur l'adhésion aux SSACA est également corroborée par le fait que les individus en condition menace du stéréotype adhèrent plus fortement au stéréotype de la femme respectant le code de la route que les individus en condition neutre.

Ainsi, les résultats de cette thèse n'ont pas permis de valider l'hypothèse selon laquelle les femmes adhérant aux SSACA seraient les plus touchées par l'effet de menace du stéréotype, mais elles ont permis de montrer l'existence de liens entre adhésion aux SSACA et menace du stéréotype. Nous avons ainsi pu observer que ces liens étaient complexes, dépendaient à la fois de la nature de la tâche de conduite automobile à réaliser et du contexte de réalisation de cette tâche et que l'adhésion aux SSACA pourrait varier en fonction du contexte et être utilisée par les individus pour justifier leurs performances.

3.3 Liens entre identité de genre, identification au groupe et menace du stéréotype

Concernant les liens entre l'identité de genre et la menace du stéréotype, nous avons fait l'hypothèse que la conformité aux stéréotypes de sexe devrait influencer l'effet de menace du stéréotype lors d'une tâche liée à la conduite automobile et plus précisément que les femmes féminines devraient voir leurs performances baisser davantage que les femmes masculines dans la condition menaçante.

Les différentes études de cette thèse ont permis de mettre en évidence que la conformité aux stéréotypes de sexe a des effets différents selon la condition expérimentale dans laquelle sont placés les individus. En effet, lors de l'étude 3 portant sur une tâche de dépassements en simulateur de conduite et réalisée exclusivement sur des femmes, ce sont les participantes masculines en condition neutre qui ont le plus souvent tenté de dépasser, et ce sont aussi les participantes masculines mais en condition menaçante qui ont eu le plus d'accidents. Cette

plus grande prise de risques peut être liée au niveau de masculinité dont le lien avec les comportements à risques a déjà été montré par ailleurs (Byrnes et al., 1999; Courtenay, 2000; Yagil, 1998). Cependant, l'induction d'un contexte menaçant semble créer une interférence dans l'exécution de ces dépassements, expliquant ainsi le plus grand nombre d'accidents des participantes masculines en condition menaçante. L'induction d'une menace du stéréotype a été montrée dans la littérature comme dégradant la performance des individus en conduite automobile (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011; Yeung & von Hippel, 2008) et il semble que, dans une tâche comportant une certaine prise de risques, le niveau élevé de masculinité des femmes renforce encore cette dégradation des performances, ce qui peut traduire une volonté plus importante de se détacher de l'image de la femme incompétente au volant, augmentant ainsi le phénomène de double tâche.

Cependant, les résultats ont permis de montrer que cet effet de la masculinité semble différent en fonction de la tâche à réaliser puisque, dans l'étude 4 portant sur une tâche de code de la route, les performances des femmes fortement masculines, lorsque la situation devenait difficile, étaient meilleures que celles des femmes faiblement masculines en condition menaçante, alors que l'effet inverse s'observait en condition neutre. L'esprit de compétition étant un trait associé au masculin, il est possible qu'évoquer une différence hommes/femmes ait pu amener les femmes à entrer en compétition avec les hommes dans une tâche où, comme le code de la route, elles se sentent compétentes. Il semblerait, encore une fois, que la présentation d'une différence hommes/femmes dans cette tâche de code de la route ait rassuré les femmes – et notamment les femmes masculines – sur leurs compétences à réussir la tâche et les ait motivées à performer. Comme nous l'avons déjà évoqué, il semblerait que le test du code de la route – réalisé en groupes mixtes – ait été considéré comme démontrant des compétences relevant de la conduite féminine, quelle que soit la condition. En effet, en condition neutre également, les résultats laissent à penser que les individus des deux sexes ont effectivement identifié cette tâche comme relevant des compétences féminines, puisque les résultats montrent que les femmes qui se sont déclarées fortement identifiées à leur groupe étaient les plus sûres de leurs réponses. À l'inverse, les hommes fortement identifiés à leur groupe de sexe se sont déclarés les moins sûrs de leurs réponses, ce qui peut traduire un détachement de leur groupe sur cette tâche, surtout lorsque la consigne ne met pas leur groupe en valeur.

Ainsi, les résultats de cette thèse ont permis de montrer que la conformité aux stéréotypes de sexe pouvait influencer l'effet de menace du stéréotype lors d'une tâche liée à la conduite automobile, mais pas de valider l'hypothèse selon laquelle les femmes féminines seraient plus

touchées par la menace. À l'inverse, ces résultats ont permis de montrer que, dans une tâche de dépassements en simulateur, réalisée individuellement, ce sont les femmes masculines qui ont été davantage impactées par la menace, mais que, dans une tâche de code de la route réalisée en groupe mixte, ce sont les femmes les plus masculines qui ont eu les meilleures performances lorsqu'une différence hommes/femmes était évoquée dans la consigne. Bien que des liens aient été montrés entre l'identité de genre et l'effet de menace du stéréotype, les études de cette thèse mettent en évidence la nécessité de prendre en compte la nature précise de la tâche à réaliser et les stéréotypes qui sont spécifiquement associés à cette tâche. En effet, la conduite automobile étant de façon stéréotypée associée aux hommes (Berger, 1986; Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011), nous avons fait l'hypothèse d'un effet de menace sur les femmes, ce qui a été le cas lors de la troisième étude mais vraisemblablement pas lors de la quatrième, possiblement à cause du stéréotype spécifiquement associé aux femmes sur la dimension de respect du code de la route.

3.4 Liens entre sentiment de compétence de conduite et menace du stéréotype

Concernant les liens entre sentiment de compétence de conduite et menace du stéréotype, nous avons fait l'hypothèse que les femmes seraient d'autant plus touchées par la menace du stéréotype qu'elles auraient un fort sentiment de compétence de conduite. Les résultats de la quatrième étude de cette thèse ne nous ont pas permis de valider cette hypothèse. En effet, les résultats montrent que, quelle que soit la condition, la performance n'est pas significativement liée au sentiment de compétence de conduite. Toutefois, le sentiment de compétence de conduite est positivement lié au niveau de sûreté de réponses, notamment chez les femmes en condition neutre et chez les hommes des deux conditions. Ainsi, l'évocation d'une différence hommes/femmes ne semble pas avoir joué de rôle dans la performance ou la sûreté de réponses des femmes lors d'un test de code de la route en groupes mixtes mais, de manière générale, les individus se sentant compétents en conduite automobile sont plus confiants dans leurs réponses, ce qui est cohérent avec la littérature ayant montré un lien entre sentiment de compétence de conduite et attentes de résultats (François, 2009).

Ainsi, la quatrième étude de cette thèse ne nous a pas permis de valider l'hypothèse selon laquelle les femmes ayant un fort sentiment de compétence de conduite seraient davantage touchées par la menace du stéréotype. Les résultats ont montré que le niveau de sentiment de compétence de conduite des femmes en condition menaçante n'influait ni sur leurs résultats

au test du code de la route ni sur le niveau de sûreté de réponses. Cette étude nous a également permis de mettre en évidence que les femmes en condition neutre et les hommes des deux conditions étaient plus sûrs de leurs réponses lorsqu'ils avaient un fort sentiment de compétence de conduite.

3.5 Liens entre adhésion aux SSACA, identité de genre, sentiment de compétence de conduite, et menace du stéréotype

Concernant l'effet de menace du stéréotype, nous avons fait l'hypothèse que l'adhésion aux SSACA, l'identité de genre, et le sentiment de compétence de conduite devraient avoir un effet sur l'impact de la menace du stéréotype lors d'une tâche liée à la conduite automobile.

Les résultats des deux dernières études de cette thèse ont montré des résultats contradictoires et ont mis en évidence que, bien que les deux tâches relevaient de la conduite automobile, les individus ne semblaient pas les percevoir de la même façon. Pour rappel, l'étude 3 a porté sur une tâche de dépassements en simulateur et a été réalisée exclusivement par des femmes en session individuelle, alors que l'étude 4 a porté sur un test de code de la route et a été réalisée par des hommes et des femmes en groupes mixtes.

Lors de l'étude 3, quelle que soit la condition, ce sont les femmes ayant attribué un score faible de compétence aux hommes au volant qui ont le plus dépassé. De plus, ce sont les femmes masculines en condition neutre qui ont tenté le plus souvent de dépasser alors que ce sont celles en condition menaçante qui ont eu le plus d'accidents. Ainsi, lors d'une tâche incluant un comportement de prise de risques comme le dépassement, les femmes pensant que cela relève de la compétence des hommes ne prennent pas le risque de dépasser. De plus, dans ce type de tâche, dont la réussite relève des compétences perceptivo-motrices, la masculinité renforce l'effet de menace puisque ce sont elles qui ont le plus d'accidents. De cette façon, les femmes masculines pourraient vouloir montrer qu'elles sont également capables de prendre des risques, ce qui les amène à commettre plus d'erreurs en se concentrant sur cette pensée plutôt que sur la tâche (Davies et al., 2002; Schmader & Johns, 2003).

Cependant, la quatrième étude de cette thèse a montré que cet effet n'était pas le même lorsque la tâche était différente. Les compétences perceptivo-motrices sont attribuées aux hommes (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006) ce qui pourrait expliquer que, dans l'étude 3, l'effet de menace du stéréotype ait fonctionné dans le sens classique évoqué dans la littérature. Cependant, les compétences de sécurité relèvent des compétences attribuées aux femmes (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006) et il semblerait que la tâche

présentée dans l'étude 4 ait mobilisé ce type de compétences. En effet, lors de l'étude 4 portant sur un test de code de la route, il semble que l'évocation d'une différence attendue entre hommes et femmes ait rassuré les femmes au lieu de les menacer. La consigne portant sur une différence de capacité hommes/femmes sans toutefois préciser le type de compétences, il est possible que chaque groupe de sexe ait interprété cette information en sa faveur. De cette façon il est possible que les femmes se soient concentrées sur les dimensions des SSACA portant sur la prudence (i.e., évitement du risque et respect du code de la route) et qui sont en leur faveur, alors que les hommes se soient concentrés sur la dimension des SSACA portant sur les compétences de conduite en leur faveur. Cela pourrait également expliquer pourquoi, contrairement à l'étude 3, ce sont les participantes fortement masculines qui ont eu les meilleures performances au test en condition menaçante. L'esprit de compétition étant associé au masculin (Bem, 1981) et les femmes se considérant compétentes de par la nature de la tâche demandée, il est possible qu'elles soient entrées en compétition sans se sentir menacées, ce qui leur a permis de concentrer toutes leurs capacités sur la tâche. Ces résultats appuient ainsi l'hypothèse selon laquelle les hommes se concentrent sur la dimension motrice et les femmes sur la dimension sécuritaire afin de définir les compétences en matière de conduite automobile (Lajunen & Summala, 1995; Sümer et al., 2006). Cependant, ces résultats sont inverses à ceux montrés dans la littérature (Chateignier et al., 2011; Félonneau & Becker, 2011) dans laquelle l'induction de la menace du stéréotype sur la même tâche avait dégradé les performances des participantes. Lors de ces études, les femmes en condition menaçante avaient des résultats au test de code de la route plus faibles que celles en condition neutre, mais ces expériences ont été réalisées en groupes unisexes, uniquement sur des femmes, à l'inverse de notre étude réalisée en groupes mixtes. Il semblerait donc que le fait de mettre les participants en groupes mixtes ait menacé les individus des deux sexes qui adhèrent aux SSACA les concernant. En effet, en condition neutre, les participants adhérant au stéréotype les concernant (i.e., hommes compétents au volant et femmes respectant le code de la route), ont pu vouloir le confirmer, ce qui a pu les placer dans une situation de double tâche et ainsi créer une interférence avec leurs résultats. Ainsi, bien que la conduite automobile soit, dans sa globalité, associée aux hommes (Berger, 1986), le contexte peut faire varier le type de compétence qui est mobilisé. D'une part, il sera nécessaire dans de futures études que les participants spécifient si pour eux, la réussite au test du code de la route relève des compétences attribuées aux hommes, de celles attribuées aux femmes, ou s'ils ne font aucune différence entre les deux sexes sur cette tâche. D'autre part, la situation mixte semble modifier l'effet de menace du stéréotype, ce qui devra être confirmé en réalisant l'étude avec

des groupes unisexes, afin de comparer les résultats à ceux obtenus en groupes mixtes. Cependant, il est également possible que ce soit la condition de passation (menaçante ou neutre) qui ait influencé les mesures autorapportées. Ainsi, il est possible que les participants aient cherché, par l'adhésion aux SSACA, à justifier *a posteriori* leurs performances, ce qui est conforté par le fait que les individus en condition menaçante adhèrent plus fortement au stéréotype de la femme conductrice respectant le code de la route que les individus en condition neutre. Il sera donc également nécessaire dans de futures études de prendre en compte cette possible contamination des mesures autorapportées par la situation expérimentale et de faire en sorte que les participants ne fassent pas le lien entre ces deux phases.

4. Limites et perspectives

Même si d'importantes précautions méthodologiques ont été prises, un certain nombre de limites subsistent et sont importantes à prendre en compte dans l'interprétation des résultats. La plupart de ces limites et perspectives pour y remédier ont déjà été évoquées dans les différentes études. Il s'agit donc simplement dans cette partie de synthétiser les principales limites évoquées et de proposer des pistes de recherche pour y pallier.

L'une des premières limites de cette thèse concerne plus particulièrement les deux premières études. En effet, ces études ont été réalisées par internet et, bien qu'un nombre conséquent de participants ait été recruté, en France seulement 82% des foyers ont accès à internet (Bigot & Crouette, 2014). De plus, il a été montré que ce sont principalement des foyers dont les catégories socioprofessionnelles sont moyennes ou élevées, alors que le statut socio-économique peut influencer la perception des hommes et des femmes au volant (Degraeve et al., 2015). Il sera donc nécessaire que de futures recherches confirment ces résultats sur un échantillon plus large et plus représentatif de la population française et qu'elles prennent en considération les statuts socio-économiques des individus lors de l'interprétation des résultats. De plus, il sera nécessaire de construire un test d'association implicite (Greenwald et al., 1998) de la mesure d'adhésion aux SSACA afin de minimiser le biais de désirabilité sociale (Wåhlberg, 2010) créé par les mesures autorapportées. Toujours concernant les deux premières études de cette thèse, une nouvelle limite a émergé. En effet, il est possible que lorsque les participants répondaient au questionnaire d'adhésion aux SSACA ils n'aient pas pris en compte tous les conducteurs mais se soient focalisés sur les conducteurs de leur âge ou d'une catégorie d'âge spécifique. Cela pouvant grandement influencer l'adhésion des

participants aux différents stéréotypes concernant les femmes et les hommes au volant, il sera nécessaire de prendre cela en considération dans de futures études. De futurs travaux pourraient par exemple, avant la mesure d'adhésion, affecter certaines caractéristiques au conducteur évalué, comme un âge fixe, ou demander *a posteriori* aux participants d'indiquer les caractéristiques du conducteur qu'ils étaient en train d'imaginer en renseignant le questionnaire.

Les autres limites de cette thèse concernent plus particulièrement les deux dernières études. La première concerne le faible nombre de participants des deux études expérimentales notamment au regard du nombre de variables étudiées. Il sera donc nécessaire, dans de futures études, d'augmenter le nombre de participants afin de rendre les résultats plus robustes et généralisables. La deuxième limite concerne la nécessité de différencier les compétences perceptivo-motrices des compétences liées à la sécurité (Lajunen & Summala, 1995), notamment dans la mesure du sentiment de compétence en conduite automobile. Troisièmement, il serait nécessaire, lors des deux tâches réalisées, de contrôler l'aspect des SSACA qui est mobilisé par l'annonce de la consigne. En effet, il semble que la tâche de dépassements soit bien rattachée aux compétences perceptivo-motrices et aux hommes, alors que le test de code de la route soit plus ambigu que ce que l'on attendait. En effet, nous pensons que l'évocation d'une différence de capacités homme/femmes lors d'un test de code de la route a mobilisé la dimension respect du code de la route des SSACA chez les femmes et la dimensions compétences de conduite des SSACA chez les hommes, alors que l'absence d'évocation d'une telle différence a mobilisé chez les deux sexes une représentation beaucoup plus large des capacités de conduite et des différences de sexe dans ces capacités. Cependant, il sera nécessaire de s'en assurer dans de futures études. Enfin, la dernière limite concerne la mixité des passations, notamment lors du test de code de la route. En effet, il semble que la mixité, sur cette tâche, soit suffisante pour menacer les femmes, mais le fait qu'il n'y ait pas de groupes en passation unisexe ne nous permet pas de nous en assurer. De plus, contrairement à ce qu'on attendait, il semble que la consigne menaçante ait, en groupes mixtes, menacé les hommes car la tâche à effectuer portait sur le code de la route et semble donc avoir mobilisé le stéréotype positif concernant les femmes. Cela confirme donc la nécessité de prendre en compte, dans de futures études, à la fois la mixité ou non de la passation et la nature de la tâche à effectuer en différenciant notamment les tâches de conduite reliées au stéréotype de l'homme au volant et celles reliées au stéréotype de la femme au volant.

Conclusion

L'objectif de cette thèse consistait à établir, d'une part, les liens entre stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile (SSACA), facteurs psychologiques régulateurs des comportements de conduite, et comportements de conduite autorapportés, et, d'autre part, les effets des SSACA lors d'une situation de menace du stéréotype dans une tâche liée à la conduite automobile.

Les différentes études de cette thèse nous ont permis de mettre en avant que les SSACA, à l'instar des nombreux stéréotypes de sexe sont complexes (Deaux, 1999; Matlin, 2007). En effet, lorsqu'on évoque la conduite automobile dans son ensemble, il en ressort que c'est une activité dont la compétence est associée aux hommes (Berger, 1986; Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011; Pravossoudovitch et al., 2015). Cependant, c'est une activité qui contient deux versants. En effet, il faut d'une part être capable de manier de façon efficiente son véhicule, et d'autre part être capable de prendre en compte l'environnement afin de ne pas se mettre soi-même ou les autres en danger. Afin justement de limiter la mise en danger par des comportements inadaptés, le code de la route a été mis en place dans le but d'améliorer la sécurité des usagers. Les compétences perceptivo-motrices en matière de conduite automobile sont de façon stéréotypée associées aux hommes et les individus considèrent que c'est une activité cohérente avec le rôle social masculin (Chateignier et al., 2011; Degraeve et al., 2015; Félonneau & Becker, 2011; Granié & Papafava, 2011; Sümer et al., 2006). A l'inverse, les compétences de maintien de la sécurité en matière de conduite automobile sont de façon stéréotypée associées aux femmes (Degraeve et al., 2015; Granié & Papafava, 2011; Sümer et al., 2006).

Lors de cette thèse, nous avons pu mettre en avant que l'adhésion à ces stéréotypes influence les comportements de conduite déclarés puisque, par exemple, quel que soit le sexe de l'individu, plus il adhère aux SSACA de l'un des sexes (hommes compétents au volant ou femmes respectant le code de la route, évitant le risque, et courtoises), plus il déclare manifester les comportements de conduite typiques de ce sexe. Il semble alors que, tout comme la masculinité, l'adhésion au stéréotype de l'homme conducteur pousse les individus à prendre des risques et à commettre des infractions alors que, tout comme la féminité, l'adhésion au stéréotype de la femme conductrice soit un facteur protecteur des conduites à risques pour les individus.

De plus, nous avons pu observer que ces stéréotypes entrent en jeu également dans les comportements effectifs, lorsqu'il s'agit de réaliser une tâche en relation avec la conduite automobile, mais que leurs effets sont différents en fonction de la nature de la tâche à réaliser. En effet, les résultats ont révélé, d'une part, des différences de dépassements en fonction du score attribué aux hommes au volant, et, d'autre part, des effets différenciés de performance et de sûreté selon la condition en fonction du degré d'adhésion aux SSACA. Ainsi, lors d'une tâche mobilisant les compétences perceptivo-motrices de dépassements – associées aux hommes –, les femmes ont moins dépassé lorsqu'elles considéraient les hommes comme très compétents en conduite automobile, ce qui appuie l'idée que cette tâche relève de la compétence des hommes. A l'inverse, lors d'un test de code de la route, les femmes ont été moins anxieuses lorsqu'une différence hommes/femmes a été évoquée dans la consigne. De plus, en condition menaçante, les femmes étaient plus sûres d'elles lorsqu'elles adhéraient fortement à la dimension évitement du risque des SSACA, mais en condition neutre elles étaient plus sûres d'elles lorsqu'elles y adhéraient faiblement, et avaient de meilleures performances lorsqu'elles adhéraient faiblement à la dimension respect du code de la route des SSACA. Ces différents éléments appuient ainsi l'idée selon laquelle le respect du code de la route relève de la compétence des femmes et a été mobilisé dans la tâche présentée aux individus.

Ces résultats permettent d'enrichir la réflexion sur les actions d'éducation et de prévention en sécurité routière. Classiquement, pour lutter contre l'effet de menace du stéréotype, l'action porte sur les groupes discriminés afin d'augmenter leur sentiment de compétence et leur engagement dans les tâches dans lesquelles ils sont de façon stéréotypée décrits comme incompetents. Dans le contexte scolaire par exemple, l'objectif est de développer le sentiment de compétence des individus, notamment ceux cibles de stéréotypes dévalorisants, afin de leur permettre de diversifier leurs choix d'orientation et de carrière (Marro & Vouillot, 2004). En conduite automobile en revanche, il semble qu'il faille plutôt se concentrer sur le groupe valorisé.

En effet, les attributs associés aux hommes, que ce soit de manière générale ou en matière de conduite automobile, sont des facteurs engendrant de la prise de risques et des accidents. L'objectif de la sécurité routière étant de diminuer le nombre d'accidents et de morts sur la route, il est nécessaire que la vision de la compétence en conduite automobile – actuellement majoritairement axée sur les compétences perceptivo-motrices et associée aux hommes – évolue en faveur des compétences en matière de sécurité, associées aux femmes pourtant toujours considérées comme incompetentes. De plus, des études ont fait ressortir que la

différence de sexe en termes d'accidentologie routière diminue mais que cela n'est pas dû à une diminution du nombre d'accidents des hommes mais plutôt à une augmentation de celui des femmes (Laapotti, Keskinen, Hatakka, & Katila, 2001; Romano, Kelley-Baker, & Voas, 2008; Williams & Shabanova, 2003). Ces études suggèrent que cela est dû d'une part à l'augmentation de l'exposition des femmes au trafic, et, d'autre part, au fait que les femmes sont devenues plus enclines à prendre des risques et à adopter les comportements de conduite des hommes (Bergdahl, 2000; Forward, Linderholm, & Järmark, 1998; Romano et al., 2008). Contrairement aux autres stéréotypes, l'objectif de prévention n'est donc pas d'amener la vision de la compétence des femmes au niveau de celles des hommes, puisque de hauts niveaux de perception des compétences perceptivo-motrices (associées aux hommes) peuvent être dangereux s'ils ne sont pas modérés par de hauts niveaux de perception des compétences de sécurité (associées aux femmes) (Sümer et al., 2006). C'est donc l'image de la femme prudente qui protège les individus des accidents et l'image de l'homme compétent qui participe à les mettre en danger. Ainsi, il s'agirait plutôt ici d'amener l'image des hommes au niveau de celle des femmes, afin de valoriser les compétences de sécurité au détriment des compétences perceptivo-motrices. Le rôle des professionnels de l'apprentissage de la conduite automobile est ici primordial puisqu'une formation est obligatoire pour accéder au permis de conduire. Les stéréotypes étant modifiables sous l'influence de l'éducation, de l'information, et de l'exposition aux groupes concernés (Lippmann, 1922; Pepitone, 1986; Rothbart & John, 1985; Seiter, 1986), les formateurs ont un rôle crucial à jouer dans la mise en avant des compétences de sécurité plutôt que des compétences perceptivo-motrices, dans le découplage actuel entre prudence et incompétence et dans la minimisation des compétences de conduite naturellement attribuées aux hommes. Toutefois, les stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile se forment bien avant l'accès à l'automobile (Granié & Papafava, 2011), la socialisation routière (Granié, 2012), notamment en termes de représentation de l'automobile et de définition des compétences en matière de conduite, est également déterminante afin que la compétence de conduite ne soit pas associée de façon essentialiste au sexe du conducteur.

Références

- Abric, J.-C. (1993). Central system, peripheral system: Their function and roles in the dynamic of social representations. *Papers on Social Representations*, 2, 75–78.
- Allport, G. W. (1954). *The nature of prejudice*. Oxford: Addison-Wesley.
- Archer, J. (2006). Testosterone and human aggression: an evaluation of the challenge hypothesis. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, 30(3), 319–345. <http://doi.org/10.1016/j.neubiorev.2004.12.007>
- Archer, J., & Lloyd, B. (1985). *Sex and Gender*. Cambridge University Press.
- Aronson, J., Lustina, M. J., Good, C., Keough, K., Steele, C. M., & Brown, J. (1999). When white men can't do math: Necessary and sufficient factors in stereotype threat. *Journal of Experimental Social Psychology*, 35(1), 29–46. <http://doi.org/10.1006/jesp.1998.1371>
- Aronson, J., Quinn, D. M., & Spencer, S. J. (1998). Stereotype threat and the academic underperformance of minorities and women. In J. K. Swim, *Prejudice: The Target's Perspective* (pp. 83–103). San Diego, CA: Academic Press.
- Ashmore, R. D., Del Boca, F. K., & Wohlers, A. J. (1986). Gender stereotypes. In R. D. Ashmore & F. K. Del Boca, *The social psychology of female-male relations: a critical analysis of central concepts* (pp. 69–119). New York: Academic Press.
- Assailly, J. P. (2005). Revue de questions sur le continuum éducatif. *Rapport Final de Convention INSERR/INRETS*. Retrieved from <http://trid.trb.org/view.aspx?id=944725>
- Auster, C. J., & Ohm, S. C. (2000). Masculinity and femininity in contemporary American society: A reevaluation using the Bem Sex-Role Inventory. *Sex Roles*, 43(7-8), 499–528. <http://doi.org/10.1023/A:1007119516728>
- Austin, E. J., Manning, J. T., McInroy, K., & Mathews, E. (2002). A preliminary investigation of the associations between personality, cognitive ability and digit ratio. *Personality and Individual Differences*, 33(7), 1115–1124. [http://doi.org/10.1016/S0191-8869\(02\)00002-8](http://doi.org/10.1016/S0191-8869(02)00002-8)
- Auyeung, B., Baron-Cohen, S., Ashwin, E., Knickmeyer, R., Taylor, K., Hackett, G., & Hines, M. (2009). Fetal Testosterone Predicts Sexually Differentiated Childhood Behavior in Girls and in Boys. *Psychological Science*, 20(2), 144–148. <http://doi.org/10.1111/j.1467-9280.2009.02279.x>
- Ayral, S. (2011). *La fabrique des garçons: sanctions et genre au collège*. Paris: Presses universitaires de France.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action. A social cognitive theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Bandura, A. (1988). Self-efficacy conception of anxiety. *Anxiety Research*, 1(2), 77–98. <http://doi.org/10.1080/10615808808248222>
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: Freeman.
- Bandura, A. (2007). *L'auto-efficacité: le sentiment d'efficacité personnelle*. Bruxelles: De Boeck.
- Basow, S. A. (1992). *Gender stereotypes and roles*. Pacific Grove, CA: Brooks/Cole.

- Baucom, D. H., Besch, P. K., & Callahan, S. (1985). Relation between testosterone concentration, sex role identity, and personality among females. *Journal of Personality and Social Psychology*, 48(5), 1218–1226. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.48.5.1218>
- Beilock, S. L., Jellison, W. A., Rydell, R. J., McConnell, A. R., & Carr, T. H. (2006). On the causal mechanisms of stereotype threat: Can skills that don't rely heavily on working memory still be threatened? *Personality and Social Psychology Bulletin*, 32(8), 1059–1071. <http://doi.org/10.1177/0146167206288489>
- Bem, S. L. (1974). Measurement of Psychological Androgyny. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 42(2), 155–162. <http://doi.org/10.1037/h0036215>
- Bem, S. L. (1981). Gender schema theory: A cognitive account of sex typing. *Psychological Review*, 88(4), 354–364. <http://doi.org/10.1037/0033-295X.88.4.354>
- Bem, S. L. (1983). Gender schema theory and its implications for child development: Raising gender-aschematic children in a gender-schematic society. *Signs*, 8(4), 598–616. <http://doi.org/10.1086/493998>
- Bem, S. L. (1993). *The lenses of gender: transforming the debate on sexual inequality*. New Haven: Yale University Press.
- Bentler, P. M. (1990). Comparative fit indexes in structural models. *Psychological Bulletin*, 107(2), 238–246. <http://doi.org/10.1037/0033-2909.107.2.238>
- Berenbaum, S. A., & Resnick, S. M. (1997). Early androgen effects on aggression in children and adults with congenital adrenal hyperplasia. *Psychoneuroendocrinology*, 22(7), 505–515. [http://doi.org/10.1016/S0306-4530\(97\)00049-8](http://doi.org/10.1016/S0306-4530(97)00049-8)
- Berenbaum, S. A., & Snyder, E. (1995). Early hormonal influences on childhood sex-typed activity and playmate preferences: Implications for the development of sexual orientation. *Developmental Psychology*, 31(1), 31–42. <http://doi.org/10.1037/0012-1649.31.1.31>
- Bergdahl, J. (2000). An Application of Convergence Theory to Women's Drinking and Driving. *Women & Criminal Justice*, 10(4), 93–107. http://doi.org/10.1300/J012v10n04_05
- Berger, M. L. (1986). Women drivers!: The emergence of folklore and stereotypic opinions concerning feminine automotive behavior. *Women's Studies International Forum*, 9(3), 257–263. [http://doi.org/10.1016/0277-5395\(86\)90061-0](http://doi.org/10.1016/0277-5395(86)90061-0)
- Beyer, S. (1998). Gender Differences in Self-Perception and Negative Recall Biases. *Sex Roles*, 38(1-2), 103–133. <http://doi.org/10.1023/A:1018768729602>
- Beyer, S., & Bowden, E. M. (1997). Gender Differences in Self-Perceptions: Convergent Evidence from Three Measures of Accuracy and Bias. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 23(2), 157–172. <http://doi.org/10.1177/0146167297232005>
- Bigot, R., & Croutte, P. (2014). *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française*. Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie.
- Boccaro, V., Delhomme, P., Vidal-Gomel, C., Dommès, A., & Rogalski, J. (2010). Seniors' perceived driving skill in a postlicense training program: comparison of instructors' and self-assessments by seniors' age and sex. *Perceptual and Motor Skills*, 110(1), 117–128. <http://doi.org/10.2466/PMS.110.1.117-128>

- Boccara, V., Delhomme, P., Vidal-Gomel, C., & Rogalski, J. (2011). Development of student drivers' self-assessment accuracy during French driver training: self-assessments compared to instructors' assessments in three risky driving situations. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1488–1496. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.029>
- Boiché, J., Chalabaev, A., & Sarrazin, P. (2014). Development of sex stereotypes relative to sport competence and value during adolescence. *Psychology of Sport and Exercise*, 15, 21–215. <http://doi.org/10.1016/j.psychsport.2013.11.003>
- Bois, J., Sarrazin, P., Brustad, R. J., Trouilloud, D., & Cury, F. (2005). Elementary Schoolchildren's Perceived Competence and Physical Activity Involvement: The Influence of Parents' Role Modelling Behaviours and Perceptions of their Child's Competence. *Psychology of Sport and Exercise*, 6(4), 381–397. <http://doi.org/10.1016/j.psychsport.2004.03.003>
- Bonnot, V., & Croizet, J.-C. (2007). Stereotype internalization and women's math performance: The role of interference in working memory. *Journal of Experimental Social Psychology*, 43(6), 857–866. <http://doi.org/10.1016/j.jesp.2006.10.006>
- Bonnot, V., Neuville, E., & Rastoul-Migne, C. (2012). Stéréotypes d'incompétence: les conséquences professionnelles d'une menace sociale. *L'Orientation Scolaire et Professionnelle*, 41(1), 77–97. <http://doi.org/10.4000/osp.3692>
- Bourdieu, P. (1990). La domination masculine. *Actes de La Recherche En Sciences Sociales*, 84, 2–31. <http://doi.org/10.3406/arss.1990.2947>
- Bourgeois, M.-L. (2008). La différenciation des sexes et des genres. *Annales Medico-Psychologiques, Revue Psychiatrique*, 166(9), 755–769. <http://doi.org/10.1016/j.amp.2008.09.001>
- Brewer, M. B. (1988). A dual-process model of impression formation. In T. K. Srull & R. S. Wyer, *Advances in Social Cognition* (Vol. 1, pp. 1–36). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Brewer, M. B., & Silver, M. (2000). Group distinctiveness, social identity and collective mobilization. In S. Stryker, T. J. Owens, & R. W. White, *Self, identity, and social movements* (pp. 153–171). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Brown, R. P., & Josephs, R. A. (1999). A burden of proof: Stereotype relevance and gender differences in math performance. *Journal of Personality and Social Psychology*, 76(2), 246–247. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.76.2.246>
- Brown, R. P., & Pinel, E. C. (2003). Stigma on my mind: Individual differences in the experience of stereotype threat. *Journal of Experimental Social Psychology*, 39(6), 626–633. [http://doi.org/10.1016/S0022-1031\(03\)00039-8](http://doi.org/10.1016/S0022-1031(03)00039-8)
- Bureau de l'Egalité entre les femmes et les hommes. (2013). *Fille ou Garçon, ça change quoi?*
- Byrnes, J. P., Miller, D. C., & Schafer, W. D. (1999). Gender differences in risk taking: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 125(3), 367–383. <http://doi.org/10.1037/0033-2909.125.3.367>
- Cadinu, M., Maas, A., Frigerio, S., Impagliazzo, L., & Latinotti, S. (2003). Stereotype threat: The effect of expectancy on performance. *European Journal of Social Psychology*, 33(2), 267–285. <http://doi.org/10.1002/ejsp.145>

- Campbell, B. C., Dreber, A., Apicella, C. L., Eisenberg, D. T. A., Gray, P. B., Little, A. C., ... Lum, J. K. (2010). Testosterone exposure, dopaminergic reward, and sensation-seeking in young men. *Physiology & Behavior*, 99(4), 451–456. <http://doi.org/10.1016/j.physbeh.2009.12.011>
- Carver, C. S., & Scheier, M. F. (1981). *Attention and self-regulation: A control theory approach to human behaviour*. New York: Springer-Verlag.
- Cazenave, N., Le Scanff, C., & Woodman, T. (2007). Psychological profiles and emotional regulation characteristics of women engaged in risk-taking sports. *Anxiety, Stress, and Coping*, 20(4), 421–435. <http://doi.org/10.1080/10615800701330176>
- CEFA. (2009). *Analyse N°9: Qu'est-ce qu'un stéréotype appliqué au genre?*
- Cejka, M. A., & Eagly, A. H. (1999). Gender-stereotypic images of occupations correspond to the sex segregation of employment. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 25(4), 413–423. <http://doi.org/10.1177/0146167299025004002>
- Chalabaev, A., & Sarrazin, P. (2009). Relation entre les stéréotypes sexués associés aux pratiques sportives et la motivation autodéterminée des élèves en éducation physique et sportive. *Science & Motricité*, 66(1), 61–70. <http://doi.org/10.3917/sm.066.0061>
- Chalabaev, A., Sarrazin, P., & Fontayne, P. (2009). Stereotype endorsement and perceived ability as mediators of the girls' gender orientation–soccer performance relationship. *Psychology of Sport and Exercise*, 10(2), 297–299. <http://doi.org/10.1016/j.psychsport.2008.08.002>
- Chalabaev, A., Sarrazin, P., Fontayne, P., Boiché, J., & Clément-Guillotin, C. (2013). The influence of sex stereotypes and gender roles on participation and performance in sport and exercise: Review and future directions. *Psychology of Sport and Exercise*, 14(2), 136–144. <http://doi.org/10.1016/j.psychsport.2012.10.005>
- Chalabaev, A., Sarrazin, P., Stone, J., & Cury, F. (2008). Do achievement goals mediate stereotype threat?: An investigation on females' soccer performance. *Journal of Sport and Exercise Psychology*, 30(2), 143–158.
- Chatard, A., Guimond, S., Lorenzi-Cioldi, F., & Désert, M. (2005). Domination masculine et identité de genre. *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*, 67-68(3-4), 113–123. <http://doi.org/10.3917/cips.067.0113>
- Chateignier, C., Chekroun, P., Nugier, A., & Dutrévis, M. (2011). «Femme au volant...»: effet de la menace du stéréotype et de la colère sur les performances des femmes à une tâche liée à la conduite automobile. *Année Psychologique*, 111(4), 673–700. <http://doi.org/10.4074/S0003503311004039>
- Cherney, I. D., & Ryalls, B. O. (1999). Gender-Linked Differences in the Incidental Memory of Children and Adults. *Journal of Experimental Child Psychology*, 72(4), 305–28. <http://doi.org/doi:10.1006/jecp.1999.2492>
- Cheryan, S., & Bodenhausen, G. V. (2000). When positive stereotypes threaten intellectual performance: The psychological hazards of “model minority” status. *Psychological Science*, 11(5), 399–402. <http://doi.org/10.1111/1467-9280.00277>
- Chiland, C. (1995). La naissance de l'identité sexuée. In S. Lebovici, R. Diatkine, & M. Soulé, *Traité de psychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*. Paris: PUF.

- Chipman, M. L., MacGregor, C. G., Smiley, A. M., & Lee-Gosselin, M. (1992). Time vs. distance as measures of exposure in driving surveys. *Accident Analysis and Prevention*, 6(24), 679–684. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(92\)90021-A](http://doi.org/10.1016/0001-4575(92)90021-A)
- Clément-Guillotin, C., Chalabaev, A., & Fontayne, P. (2012). Is sport still a masculine domain? A psychological glance. *International Journal of Sport Psychology*, 43(1), 67–78.
- Coates, J. M., & Herbert, J. (2008). Endogenous steroids and financial risk taking on a London trading floor. *Proceedings of the National Academy of Sciences, USA*, 105(16), 6167–6172. <http://doi.org/10.1073/pnas.0704025105>
- Cohn, L. D., Macfarlane, S., Yanez, C., & Imai, W. K. (1995). Risk-perception: differences between adolescents and adults. *Health Psychology*, 14(3), 217–222. <http://doi.org/10.1037/0278-6133.14.3.217>
- Conseil du Statut de la Femme. (2010). *Entre le rose et le bleu: stéréotypes sexuels et construction sociale du féminin et du masculin*. Québec.
- Coopersmith, S. (1984). *Inventaire d'estime de soi de S Coopersmith: SEI : manuel*. Paris : ECPA – Les Editions du Centre de psychologie appliquée.
- Cosnefroy, L. (2007). Le sentiment de compétence, un déterminant essentiel de l'intérêt pour les disciplines scolaires. *L'Orientation Scolaire et Professionnelle*, 36(3), 357–378. <http://doi.org/10.4000/osp.1459>
- Costa Jr., P. T., Terracciano, A., & McCrae, R. R. (2001). Gender differences in personality traits across cultures: Robust and surprising findings. *Journal of Personality and Social Psychology*, 81(2), 322–331. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.81.2.322>
- Courtenay, W. H. (2000). Constructions of masculinity and their influence on men's well-being: a theory of gender and health. *Social Science & Medicine*, 50(10), 1385–1401. [http://doi.org/10.1016/S0277-9536\(99\)00390-1](http://doi.org/10.1016/S0277-9536(99)00390-1)
- Dabbs, J. M., & Dabbs, M. G. (2000). *Heroes, rogues and lovers: Testosterone and behavior*. New York: McGraw-Hill.
- Darwin, C. (1871). *The descent of man, and selection in relation to sex*. London: John Murray.
- Davies, P. G., Spencer, S. J., Quinn, D. M., & Gerhardstein, R. (2002). Consuming images: How television commercials that elicit stereotype threat can restrain women academically and professionally. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28(12), 1615–1628. <http://doi.org/10.1177/014616702237644>
- Deaux, K. (1999). An overview of research on gender: Four themes from 3 decades. In W. B. Swann Jr, J. H. Langlois, & L. A. Gilbert (Eds.), *Sexism and stereotypes in modern society: The gender science of Janet Taylor Spence* (pp. 11–33). Washington, DC, US: American Psychological Association.
- Deaux, K., & LaFrance, M. (1998). Gender. In D. T. Gilbert, S. T. Fiske, & G. Lindzey, *The handbook of social psychology* (Vol. 1, pp. 788–827). New York: Mc Graw-Hill.
- Deaux, K., & Lewis, L. L. (1983). Components of gender stereotypes. *Psychological Documents*, 13, 25.
- Deaux, K., & Lewis, L. L. (1984). Structure of gender stereotypes: Interrelationships among components and gender label. *Journal of Personality and Social Psychology*, 46(5), 991–1004. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.46.5.991>

- Deaux, K., & Major, B. (1987). Putting gender into context: An interactive model of gender-related behavior. *Psychological Review*, 94(3), 369–389. <http://doi.org/10.1037/0033-295X.94.3.369>
- Deery, H. A. (1999). Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225–236. [http://doi.org/10.1016/S0022-4375\(99\)00018-3](http://doi.org/10.1016/S0022-4375(99)00018-3)
- Defeyt, G., Bazier, G., & Mercier, M. (2010). *Vivre ensemble: A la rencontre de la différence*. Namur: Presses universitaires de Namur.
- Degraeve, B., Granié, M.-A., Pravossoudovitch, K., & Lo Monaco, G. (2015). Social representations associated with men and women drivers among French adolescents and adults. Effects of the perceiver's age, sex, and socioeconomic status. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 34, 1–17. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2015.07.019>
- Degraeve, B., Guého, L., & Granié, M.-A. (2013, Juin). Comment perçoit-on les personnes âgées au volant? Analyse des caractéristiques associées aux personnes âgées au volant. Présenté aux 26èmes entretiens du centre Jacques Cartier, Lyon, France.
- Dejoy, D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 3(24), 237–246. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(92\)90003-2](http://doi.org/10.1016/0001-4575(92)90003-2)
- Delhomme, P. (1991). Comparing one's driving with others': Assessment of abilities and frequency of offences. Evidence for a superior conformity of self-bias? *Accident Analysis & Prevention*, 23(6), 493–508. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(91\)90015-W](http://doi.org/10.1016/0001-4575(91)90015-W)
- Delhomme, P., & Meyer, T. (2004). *Traffic and Transport Psychology: Proceedings of the ICTTP 2000*. (T. Rothengatter & R. D. Huguenin, Eds.). Elsevier.
- Delignières, D. (1993). Anxiété et performance. In J.-P. Famosé, *Cognition et performance* (pp. 235–254). Paris: INSEP.
- Delouvée, S., & Légal, J.-B. (2008). *Stéréotypes, préjugés et discrimination*. France: Dunod.
- Descarries, F. (2009). Stéréotypes sexuels et publicité sexiste: le sexe vend bien! Retrieved from http://www.lameute.fr/doc_analyses/descarries09.php3
- Désert, M., Croizet, J.-C., & Leyens, J. P. (2002). La menace du stéréotype: une interaction entre situation et identité. *L'année Psychologique*, 102(3), 555–576. <http://doi.org/10.3406/psy.2002.29606>
- Devine, P. G. (1989). Stereotypes and prejudice: Their automatic and controlled components. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56(1), 5–18. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.56.1.5>
- Dontsov, A. I., & Kabalevskaya, A. (2013). Gender stereotypes among road users. *Psychology in Russia: State of the Art*, 6(3), 150–163. <http://doi.org/10.11621/pir.2013.0313>
- Doraï, M. K. (1988). Qu'est-ce qu'un stéréotype? *Enfance*, 41(3-4), 45–54. <http://doi.org/10.3406/enfan.1988.2154>
- Durand-Delvigne, A. (1995). Pouvoir et genre. In *La place des femmes. Les enjeux de l'identité et de l'égalité au regard des sciences sociales* (pp. 453–456). Paris: La Découverte.

- Duru-Bellat, M. (2004). *L'école des filles. Quelle formation pour quels rôles sociaux ?* Paris: L'Harmattan.
- Dweck, C. S., Chiu, C., & Hong, Y. (1995). Implicit theories and their role in judgments and reactions: A word from two perspectives. *Psychological Inquiry*, 6(4), 267–285. http://doi.org/10.1207/s15327965pli0604_1
- Dweck, C. S., & Leggett, E. L. (1988). A social-cognitive approach to motivation and personality. *Psychological Review*, 95(2), 256. <http://doi.org/10.1037/0033-295X.95.2.256>
- Eagly, A. H. (1987). Reporting sex differences. *American Psychologist*, 42(7), 756–757. <http://doi.org/10.1037/0003-066X.42.7.755>
- Eagly, A. H., & Mladinic, A. (1989). Gender stereotypes and attitudes toward women and men. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 15(4), 543–558. <http://doi.org/10.1177/0146167289154008>
- Elliott, M. A., & Baughan, C. J. (2004). Developing a self-report method for investigating adolescent road user behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(6), 373–393. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2004.10.002>
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). Young novice drivers, driver education and training. *Literature Review. VTI Report A*, 491. Retrieved from <https://www.vti.se/en/publications/pdf/young-novice-drivers-driver-education-and-training-literature-review.pdf>
- European Transport Safety Council. (2013). *Risk on the road – A male problem ?* Retrieved from <http://etsc.eu/riskon-the-roads-a-male-problem-pin-flash-25/>
- Fagot, B. L., & Leinbach, M. D. (1985). Gender identity: some thoughts on an old concept. *Journal of the American Academy of Child Psychiatry*, 24(6), 684–688. [http://doi.org/10.1016/S0002-7138\(10\)60110-0](http://doi.org/10.1016/S0002-7138(10)60110-0)
- Feingold, A. (1994). Gender differences in personality: a meta analysis. *Psychological Bulletin*, 3(116), 429–456. <http://doi.org/10.1037/0033-2909.116.3.429>
- Félonneau, M.-L., & Becker, M. (2011). «Femmes au volant, danger au tournant» Les conductrices sont-elles victimes d'une menace de stéréotype? Women at the wheel, danger round the bend. Are female drivers victim of a stereotype threat? *Psychologie Du Travail et Des Organisations*, 17(4), 314–329. [http://doi.org/10.1016/S1420-2530\(16\)30105-4](http://doi.org/10.1016/S1420-2530(16)30105-4)
- Fink, B., Neave, N., Laughton, K., & Manning, J. T. (2006). Second to fourth digit ratio and sensation seeking. *Personality and Individual Differences*, 41(7), 1253–1262. <http://doi.org/10.1016/j.paid.2006.05.002>
- Finn, P., & Bragg, B. W. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident; Analysis and Prevention*, 18(4), 289–298. [http://doi.org/Perception of the risk of an accident by young and older drivers](http://doi.org/Perception%20of%20the%20risk%20of%20an%20accident%20by%20young%20and%20older%20drivers).
- Fisher, G. N. (1987). *Les concepts fondamentaux de la psychologie sociale*. Paris: Dunod.
- Fiske, S. T., & Neuberg, S. L. (1990). A continuum of impression formation, from category — based to individuating processes: influences of information and motivation on attention and interpretation. In M. P. Zanna, *Advances in experimental social psychology* (Vol. 23, pp. 1–108). New York: Academic Press.

- Flament, C. (1994). Structure, dynamique et transformation des représentations sociales. In J.-C. Abric, *Pratiques sociales et représentations*. Paris: PUF.
- Foldvary, L. A. (1979). Road accident involvement per miles travelled - V. *Accident Analysis and Prevention*, (11), 75–99. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(79\)90017-4](http://doi.org/10.1016/0001-4575(79)90017-4)
- Fontaine, H. (1988). *L'exposition au risque des conducteurs de véhicules légers* (No. Rapport INRETS 64). Arcueil: INRETS.
- Fontayne, P., Sarrazin, P., & Famose, J.-P. (2000). The Bem Sex-Role inventory: Validation of a short version for French teenagers. *European Review of Applied Psychology/Revue Européenne de Psychologie Appliquée.*, 50(4), 405–416.
- Fontayne, P., Sarrazin, P., & Famose, J.-P. (2002). Effet du genre sur le choix et le rejet des activités physiques et sportives en Éducation Physique et Sportive : une approche additive et différentielle du modèle de l'androgynie. *Movement & Sport Sciences*, 45(1), 45–66. <http://doi.org/10.3917/sm.045.0045>
- Forward, S., Linderholm, I., & Järmark, S. (1998). Women and traffic accidents, causes, consequences and considerations. In *Proceedings of the 24th International Congress of Applied Psychology*. San Francisco.
- François, P.-H. (2009). Sentiment d'efficacité personnelle et attente de résultat : perspectives pour le conseil en orientation. *L'orientation scolaire et professionnelle*, (38/4), 475–498. <http://doi.org/10.4000/osp.2333>
- Fredricks, J. A., & Eccles, J. S. (2005). Family socialization, gender, and sport motivation and involvement. *Journal of Sport & Exercise Psychology*, 27(1), 3–31.
- Freydier, C. (2014). *Attention divisée en simulation de conduite automobile. Influence de l'expérience et Impact de l'alcool* (thèse de doctorat). Aix-Marseille Université, Aix-en-Provence
- Frome, P. M., & Eccles, J. S. (1998). Parents' influence on children's achievement-related perceptions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(2), 435–452. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.74.2.435>
- Furnham, A., & Rawles, R. (1995). Sex differences in the estimation of intelligence. *Journal of Social Behavior and Personality*, 10(3), 741–748.
- Gana, K. (1995). Androgynie psychologique et valeurs socio-cognitives des dimensions du concept de soi. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 25, 27–43.
- Gauthier, J., & Bouchard, S. (1993). A French-Canadian adaptation of the revised version of Spielberg's State-Trait Anxiety Inventory. *Canadian Journal of Behavioural Science/Revue Canadienne Des Sciences Du Comportement*, 25(4), 559–578. <http://doi.org/10.1037/h0078881>
- Geis, F. L., Brown, V., Jennings, J., & Porter, N. (1984). TV commercials as achievement scripts for women. *Sex Roles*, 10(7-8), 513–525. <http://doi.org/10.1007/BF00287260>
- Gerbner, G., Gross, L., Morgan, M., & Signorielli, N. (1986). Living with television: the dynamics of the cultivation process. In J. Bryant & D. Zillman, *Perspectives on media effects* (pp. 17–40). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Gerra, G., Avanzini, P., Zaimovic, A., Sartori, R., Bocchi, C., Timpano, M., ... Brambilla, F. (1999). Neurotransmitters, Neuroendocrine Correlates of Sensation-Seeking Temperament in Normal Humans. *Neuropsychobiology*, 39(4), 207–213. <http://doi.org/10.1159/000026586>

- Glick, P., Wilk, K., & Perreault, M. (1995). Images of occupations: Components of gender and status in occupational stereotypes. *Sex Roles*, 32(9-10), 565–582. <http://doi.org/10.1007/BF01544212>
- Godefroid, J. (2001). *Psychologie science humaine et science cognitive*. Bruxelles: De Boeck.
- Golombok, S., & Fivush, R. (1994). *Gender development*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Goy, R. W., & McEwan, B. S. (1980). *Sexual differentiation in the brain*. Cambridge, Maas: MIT Press.
- Granié-Gianotti, M.-A. (1997). *Pratiques éducatives familiales et développement de l'identité sexuée chez l'enfant. effet de l'implication, de la conformité et de la stéréotypie parentales sur l'acquisition des rôles de sexes chez l'enfant préscolaire* (thèse de doctorat). Toulouse Le Mirail, Toulouse.
- Granié, M.-A. (2008). Influence de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur la perception des comportements piétons chez l'adulte. *Recherche - Transports - Sécurité*, 101, 253–264. <http://doi.org/10.3166/rts.101.253-263>
- Granié, M.-A. (2009). Effects of gender, sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among adolescent pedestrians. *Safety Science*, 47(9), 1277–1283. <http://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.03.010>
- Granié, M.-A. (2010). Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton: éléments de réflexion pour l'éducation routière. *Enfances, Familles, Générations*, 12, 88–110. <http://doi.org/10.7202/044394ar>
- Granié, M.-A. (2012). *Vers un modèle intégratif de la socialisation différenciée dans l'espace routier: dialectique entre recherche fondamentale et recherche appliquée en psychologie sociale du développement*. Habilitation à Diriger les Recherches, Université de Toulouse 2 le Mirail, Toulouse.
- Granié, M.-A. (2013). Genre et rapport au risque: de la compréhension au levier pour l'action. *Questions Vives*, 9(19), 1–19. <http://doi.org/10.4000/questionsvives.1273>
- Granié, M.-A., Pannetier, M., & Guého, L. (2013). Developing a self-reporting method to measure pedestrian behaviors at all ages. *Accident Analysis and Prevention*, 50(1), 830–839. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2012.07.009>
- Granié, M.-A., & Papafava, E. (2011). Gender stereotypes associated with vehicle driving among French preadolescents and adolescents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 341–353. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.002>
- Granié, M.-A., & Zaouche-Gaudron, C. (1999). Asymétrie, identité sociale de sexe et image sexuée de soi. *Aprendizagem / Desenvolvimento*, 8(29-30), 205–212.
- Greenfield, P., & Retschitzki, J. (1999). *L'enfant et les médias : Les effets de la télévision, des jeux vidéo et des ordinateurs*. Suisse: Editions Universitaires Fribourg.
- Greenwald, A. G., McGhee, D., & Schwartz, J. L. K. (1998). Measuring individual differences in implicit cognition: The implicit association test. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(6), 1464–1480. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.74.6.1464>
- Grolnick, W. S., Deci, E. L., & Ryan, R. M. (1997). Internalization within the family: The self-determination theory perspective. In J. E. Grusec & L. Kuczynski, *Parenting and*

- children's internalization of values: A handbook of contemporary theory* (pp. 135–161). Hoboken, NJ, US: John Wiley & Sons Inc.
- Guého, L. (2015). *Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs* (thèse de doctorat). Aix-Marseille Université, Aix-en-Provence.
- Guého, L., Granié, M.-A., & Abric, J.-C. (2014). French validation of a new version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) for drivers of all ages and level of experiences. *Accident Analysis & Prevention*, 63, 41–48. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.024>
- Guillet, E., Sarrazin, P., Fontayne, P., & Brustad, R. J. (2006). Understanding Female Sport Attrition in a Stereotypical Male Sport Within the Framework of Eccles' Expectancy-Value Model. *Psychology of Women Quarterly*, 30(4), 358–368. <http://doi.org/10.1111/j.1471-6402.2006.00311.x>
- Guimond, S., & Roussel, L. (2001). Bragging about one's school grades: Gender stereotyping and students' perception of their abilities in science, mathematics, and arts. *Social Psychology of Education*, 4(3-4), 275–293. <http://doi.org/10.1023/A:1011332704215>
- Guppy, A. (1993). Subjective probability of accident and apprehension in relation to self-other bias, age, and reported behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 25(4), 375–382. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(93\)90067-7](http://doi.org/10.1016/0001-4575(93)90067-7)
- Hardin, M., & Greer, J. D. (2009). The influence of gender-role socialization, media use and sports participation on perceptions of gender appropriate sports. *Journal of Sports Behavior*, 32(2), 207–226.
- Harré, N., Brandt, T., & Dawe, M. (2000). The development of risky driving in adolescence. *Journal of Safety Research*, 4(31), 185–194. [http://doi.org/10.1016/S0022-4375\(00\)00035-9](http://doi.org/10.1016/S0022-4375(00)00035-9)
- Harré, N., Field, J., & Kirkwood, B. (1996). Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents. *Journal of Safety Research*, 27(3), 163–173. [http://doi.org/10.1016/0022-4375\(96\)00013-8](http://doi.org/10.1016/0022-4375(96)00013-8)
- Harré, N., Foster, S., & O'Neill, M. (2005). Self-enhancement, crash-risk optimism and the impact of safety advertisements on young drivers. *British Journal of Psychology*, 96(2), 215–230. <http://doi.org/10.1348/000712605X36019>
- Harris, C. R., Jenkins, M., & Glaser, D. (2006). Gender differences in risk assessment: Why do women take fewer risks than men. *Judgment and Decision Making*, 1(1), 48–63.
- Harris, P., & Middleton, W. (1994). The illusion of control and optimism about health: On being less at risk but no more in control than others. *British Journal of Social Psychology*, 33(4), 369–386. <http://doi.org/10.1111/j.2044-8309.1994.tb01035.x>
- Harris, S. (1971). Influence of subject and experimenter sex in psychological research. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 37(2), 291–294. <http://doi.org/10.1037/h0031780>
- Haynes, S. F., Mullins, A. G., & Stein, B. (2004). Differential models for math anxiety in male and female college student. *Sociological Spectrum*, 24(3), 295–318. <http://doi.org/10.1080/02732170490431304>
- Helweg-Larsen, M., & Shepperd, J. A. (2001). Do moderators of the optimistic bias affect personal or target risk estimates? A review of the literature. *Personality and Social Psychology Review*, 5(1), 74–95. http://doi.org/10.1207/S15327957PSPR0501_5

- Hembree, R. (1988). Correlates, causes, effects, and treatment of test anxiety. *Review of Educational Research*, 58(1), 47–77. <http://doi.org/10.3102/00346543058001047>
- Héritier, F. (2005). *Hommes, femmes, la construction de la différence*. Paris: Editions le Pommier.
- Héritier, F. (2012). *Masculin/féminin I: La pensée de la différence*. Paris: Odile Jacob.
- Heyman, G. D., & Giles, J. W. (2006). Gender and Psychological Essentialism. *Enfance*, 58(3), 293–310. <http://doi.org/10.3917/enf.583.0293>
- Hillier, L. M., & Morrongiello, B. A. (1998). Age and Gender Differences in School-Age Children's Appraisals of Injury Risk. *Journal of Pediatric Psychology*, 23(4), 229–238. <http://doi.org/10.1093/jpepsy/23.4.229>
- Hill, R., Lewis, V., & Dunbar, G. (2000). Young children's concepts of danger. *British Journal of Developmental Psychology*, 18(1), 103–119. <http://doi.org/10.1348/026151000165607>
- Hines, M., Ahmed, S. F., & Hughes, I. A. (2003). Psychological Outcomes and Gender-Related Development in Complete Androgen Insensitivity Syndrome. *Archives of Sexual Behavior*, 32(2), 93–101. <http://doi.org/10.1023/A:1022492106974>
- Hopkins, N., & Emler, N. (1990). Social network participation and problem behavior in adolescence. In K. Hurrelman & F. Lösel, *Health hazards in adolescence* (pp. 385–407). Berlin: de Gruyter.
- Hrdy, S. B. (1981). *The woman that never evolved*. Cambridge, Maas: Harvard University Press.
- Hu, L., & Bentler, P. M. (1999). Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives. *Structural Equation Modeling*, 6, 1–55. <http://doi.org/10.1080/10705519909540118>
- Hurtig, M.-C. (1982). L'élaboration socialisée de la différence des sexes. Rôles, identité et représentations de sexe. *Enfance*, 35(4), 283–301. <http://doi.org/10.3406/enfan.1982.2790>
- Hurtig, M.-C., Kail, M., & Rouch, H. (2002). *Sexe et genre: de la hiérarchie entre les sexes*. Paris: Centre national de la recherche scientifique.
- Hurtig, M.-C., & Pichevin, M.-F. (1986). *La différence des sexes. Questions de psychologie*. Paris: Editions Tierce.
- INSEE. (2013a). *Le revenu salarial des femmes reste inférieur à celui des hommes*. Retrieved from <http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1436/ip1436.pdf>
- INSEE. (2013b). Licences sportives et autres titres de participation par fédération agréée en 2013. Retrieved from http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&id=294
- Jacobs, J. E., & Eccles, J. S. (1992). The impact of mothers' gender role stereotypic beliefs on mothers' and children's ability perceptions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63(6), 932–944. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.63.6.932>
- Jacobs, J. E., Lanza, S., Osgood, D. W., Eccles, J. S., & Wigfield, A. (2002). Changes in children's self-competence and values: Gender and domain differences across grades one through twelve. *Child Development*, 73(2), 509–527. <http://doi.org/10.1111/1467-8624.00421>

- Jamieson, J. P., & Harkins, S. G. (2007). Mere effort and stereotype threat performance effects. *Journal of Personality and Social Psychology*, 93(4), 544–564. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.93.4.544>
- Jamieson, J. P., & Harkins, S. G. (2009). The effect of stereotype threat on the solving of quantitative GRE problems: A mere effort interpretation. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 35(10), 1301–1314. <http://doi.org/10.1177/0146167209335165>
- Jennings, J., Geis, F. L., & Brown, V. (1980). Influence of television commercials on women's self-confidence and independent judgement. *Journal of Personality and Social Psychology*, 38(2), 203–210. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.38.2.203>
- Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behavior: An extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs & Driving*, 3(3-4), 1–11.
- Jette, A. M., & Branch, L. G. (1992). A ten-year follow-up of driving patterns among the community-dwelling elderly. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 34(1), 25–31. <http://doi.org/10.1177/001872089203400104>
- Joanisse, M., Gagnon, S., & Voloaca, M. (2012). Overly cautious and dangerous: An empirical evidence of the older driver stereotypes. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 802–810. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2011.11.002>
- Jöreskog, K. G., & Sörbom, D. (2003). *LISREL 8.54 for Windows*. Lincolnwood, IL: Scientific Software.
- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M., & Laapotti, S. (2004). Does increased confidence among novice drivers imply a decrease in safety?: The effects of skid training on slippery road accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 36(4), 543–550. [http://doi.org/10.1016/S0001-4575\(03\)00060-5](http://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00060-5)
- Keller, J. (2002). Blatant stereotype threat and women's math performance: self-handicapping as a strategic means to cope with obtrusive negative performance expectations. *Sex Roles*, 47(3-4), 193–198. <http://doi.org/10.1023/A:1021003307511>
- Kelling, G. W., Zirkes, R., & Myerowitz, D. (1976). Risk as value: a switch of set hypothesis. *Psychological Reports*, 38(2), 655–658. <http://doi.org/10.2466/pr0.1976.38.2.655>
- Kiefer, A. K., & Sekaquaptewa, D. (2007). Implicit Stereotypes, Gender Identification, and Math-Related Outcomes A Prospective Study of Female College Students. *Psychological Science*, 18(1), 13–18. <http://doi.org/10.1111/j.1467-9280.2007.01841.x>
- Kilbourne, J. (2000). *Can't buy my Love: Hhw advertising changes the way we think and feel*. New York: Touchstone.
- Kochanska, G. (2002). Committed compliance, moral self and internalization: a mediational model. *Developmental Psychology*, 3(38), 339–351. <http://doi.org/10.1037/0012-1649.38.3.339>
- Kochanska, G., Casey, R. J., & Fukumoto, A. (1995). Toddlers' sensitivity to standard violations. *Child Development*, 3(66), 643–656. <http://doi.org/10.1111/j.1467-8624.1995.tb00895.x>
- Kolakowski, D., & Malina, R. M. (1974). Spatial ability, throwing accuracy and man's hunting heritage. *Nature*, 251(5474), 410–412. <http://doi.org/10.1038/251410a0>
- Krahé, B. (2005). Predictors of women's aggressive driving behavior. *Aggressive Behavior*, 31(6), 537–546. <http://doi.org/10.1002/ab.20070>

- Krane, V., Choi, P. Y. L., Baird, S. M., Aimar, C. M., & Kauer, K. J. (2004). Living the Paradox: Female Athletes Negotiate Femininity and Muscularity. *Sex Roles*, 50(5-6), 315–329. <http://doi.org/10.1023/B:SERS.0000018888.48437.4f>
- Kruger, D. J., & Nesse, R. M. (2004). Sexual Selection and the Male:Female Mortality Ratio. *Evolutionary Psychology*, 2(1), 66–85. <http://doi.org/10.1177/147470490400200112>
- Kuhn, D., Nash, S. C., & Brucken, L. (1978). Sex Role Concepts of Two- and Three-Year-Olds. *Child Development*, 49(2), 445–451. <http://doi.org/10.2307/1128709>
- Kuther, T. L., & Higgins-d'alessandro, A. (2000). Bridging the gap between moral reasoning and adolescent engagement in risky behavior. *Journal of Adolescence*, 23(4), 409–422. <http://doi.org/10.1006/jado.2000.0328>
- Laapotti, S. (2003). *What are Young Female Drivers Made Of?: Differences in Attitudes, Exposure, Offences and Accidents Between Young Female and Male Drivers*. Finland: Turun yliopisto.
- Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2001). Novice drivers' accidents and violations--a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behaviour. *Accident; Analysis and Prevention*, 33(6), 759–769. [http://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00090-7](http://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00090-7)
- Laapotti, S., Keskinen, E., & Rajalin, S. (2003). Comparison of young male and female drivers' attitude and selfreported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001. *Journal of Safety Research*, 5(34), 579–587. <http://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.05.007>
- Lai, C. J., & Tao, J. (2003). Perception of environmental hazards in Hong Kong chinese. *Risk Analysis*, 23(4), 669–684. <http://doi.org/10.1111/1539-6924.00346>
- Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318. [http://doi.org/10.1016/0191-8869\(95\)00068-H](http://doi.org/10.1016/0191-8869(95)00068-H)
- Lam, D., & Ozorio, B. (2013). The effect of prior outcomes on gender risk-taking differences. *Journal of Risk Research*, 16(7), 791-802. <http://doi.org/10.1080/13669877.2012.737824>
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1997). The Role of Affect in Predicting Social Behaviors: The Case of Road Traffic Violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27(14), 1258–1276. <http://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1997.tb01805.x>
- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S. G., & Manstead, A. S. R. (1997). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88(2), 249–262. <http://doi.org/10.1111/j.2044-8295.1997.tb02633.x>
- Leigh, B. C. (1999). Peril, chance, adventure: concepts of risk, alcohol use and risky behavior in young adults. *Addiction*, 94(3), 371–383. <http://doi.org/10.1080/09652149933865>
- Le Maner-Idrissi, G. (1997). *L'identité sexuée*. Paris: Dunod.
- Leveroni, C. L., & Berenbaum, S. A. (1998). Early androgen effects on interest in infants: Evidence from children with congenital adrenal hyperplasia. *Developmental Neuropsychology*, 14(2-3), 321–340. <http://doi.org/10.1080/87565649809540714>
- Leyens, J. P., Désert, M., Croizet, J.-C., & Darcis, C. (2000). Stereotype threat: Are lower status and history of stigmatization preconditions of stereotype threat? *Personality*

- Leyens, J. P., Yzerbyt, V., & Schadron, G. (1996). *Stéréotypes et cognition sociale*. Sprimont (Belgique): P. Mardaga.
- Licata, L. (2007). La théorie de l'identité sociale et la théorie de l'auto-catégorisation: le Soi, le groupe, et le changement social. *Revue électronique de Psychologie Sociale*, 1, 19–33.
- Lippmann, W. (1922). *Public opinion*. New York: Macmillan.
- Lorenzi-Cioldi, F. (1988). *Individus dominants et groupes dominés [Dominant individuals and dominated groups]*. Grenoble, France: Presses Universitaires de Grenoble.
- Lubart, T. (2006). *Enfants exceptionnels : Précocité intellectuelle, haut potentiel et talent*. Paris: Bréal.
- Maas, A., & Cadinu, M. (2003). Stereotype Threat: Performance deficits of the stigmatized. *European Review of Social Psychology*, 13, 243–275.
- Maccoby, E. E. (1990). Le sexe, catégorie sociale. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 83(1), 16–26. <http://doi.org/10.3406/arss.1990.2933>
- Mackie, D. M., Hamilton, D. L., Susskind, J., & Rosselli, F. (1996). Social psychological foundations of stereotype formation. In C. N. Macrae, C. Stangor, & M. Hewstone, *Stereotypes and stereotyping* (pp. 41–78). New York: Guilford.
- Mackie, M. (1973). Arriving at “truth” by definition: the case of stereotype inaccuracy. *Social Problems*, 20(4), 431–447. <http://doi.org/10.2307/799706>
- Mahalik, J. R., Burns, S. M., & Syzdek, M. (2007). Masculinity and perceived normative health behaviors as predictors of men's health behaviors. *Social Science & Medicine*, 64(11), 2201–2209. <http://doi.org/10.1016/j.socscimed.2007.02.035>
- Mahalik, J. R., Locke, B. D., Ludlow, L. H., Diemer, M. A., Scott, R. P., Gottfried, M., & Freitas, G. (2003). Development of the conformity to masculine norms inventory. *Psychology of Men & Masculinity*, 4(1), 3–25. <http://doi.org/10.1037/1524-9220.4.1.3>
- Maisonneuve, J. (1985). *Introduction à la psychosociologie*. Paris: PUF.
- Marro, C. (1998). La tolérance à la transgression des rôles de sexe chez l'adolescent(e). *Pratiques Psychologiques*, (3), 39–50.
- Marro, C., & Vouillot, F. (1991). Représentation de soi, représentation du scientifique-type et choix d'une orientation scientifique chez des filles et des garçons de seconde. *L'Orientation Scolaire et Professionnelle*, 20(3), 303–323.
- Marro, C., & Vouillot, F. (2004). Quelques concepts clefs pour penser et former à la mixité. *Carrefours de l'éducation*, (17), 2–21. <http://doi.org/10.3917/cdle.017.0002>
- Marsh, H. W., & Jackson, S. A. (1986). Multidimensional self-concepts, masculinity, and femininity as a function of women's involvement in athletics. *Sex Roles*, 15(7-8), 391–415. <http://doi.org/10.1007/BF00287980>
- Martha, C., & Griffet, J. (2006). Sauter dans le vide : le base-jump, le jeu le plus sérieux du monde. *Ethnologie Française*, 36(4), 635–642. <http://doi.org/10.3917/ethn.064.0635>
- Matlin, M. W. (2007). *Psychologie des femmes*. Bruxelles: De Boeck.

- Matthews, M. L. (1986). Aging and the perception of driving risk and ability. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 30(12), 1159–1163. <http://doi.org/10.1177/154193128603001205>
- Matthews, M. L., & Moran, A. R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis & Prevention*, 18(4), 299–313. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(86\)90044-8](http://doi.org/10.1016/0001-4575(86)90044-8)
- Maynard Smith, J. (1971). What use is sex? *Journal of Theoretical Biology*, 30(2), 319–335. [http://doi.org/10.1016/0022-5193\(71\)90058-0](http://doi.org/10.1016/0022-5193(71)90058-0)
- McKenna, F. P. (1993). It won't happen to me: Unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology*, 84(1), 39–50. <http://doi.org/10.1111/j.2044-8295.1993.tb02461.x>
- McKenna, F. P., Stanier, R. A., & Lewis, C. (1991). Factors underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females. *Accident Analysis & Prevention*, 23(1), 45–52. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(91\)90034-3](http://doi.org/10.1016/0001-4575(91)90034-3)
- McKenna, F. P., Waylen, A. E., & Burkes, M. E. (1998). *Male and female drivers: how different are they?* Hampshire, UK: AA Foundation for Road Safety Research, The University of Reading. Retrieved from <http://trid.trb.org/view.aspx?id=496586>
- Milhabet, I. (2010). *L'optimisme comparatif: Petits arrangements avec nos jugements sur l'avenir*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble.
- Miller, C. L. (1987). Qualitative differences among gender-stereotyped toys: Implications for cognitive and social development in girls and boys. *Sex Roles*, 16(9-10), 473–487. <http://doi.org/10.1007/BF00292482>
- Ministère de la Jeunesse et des Sports. (2010). *les premiers résultats de l'enquête 2010 sur les pratiques physiques et sportives en France*. Retrieved from http://www.sports.gouv.fr/IMG/archives/pdf/Stat-Info_01-11_decembre2010.pdf
- Ministère de l'Éducation Nationale. (2012). *L'évaluation aux baccalauréats, CAP et BEP de l'enseignement général, technologique et professionnel en Éducation Physique et Sportive*. Retrieved from http://www21.ac-lyon.fr/enseigne/eps/IMG/pdf/13_juin__rapport_comm_nationale_session_2012_version_definitive.pdf
- Ministère des Affaires Sociales, de la Santé, et des Droits des Femmes. (2011). *Chiffres-clés de l'égalité femmes-hommes en 2011*. Retrieved from http://femmes.gouv.fr/wp-content/uploads/2012/03/Chiffres_cles-egalite-2011.pdf
- Money, J., & Ehrhardt, A. A. (1972). *Man and woman, boy and girl: Differentiation and dimorphism of gender identity from conception to maturity*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
- Morin-Messabel, C. (2004). Contexte scolaire et mixité. *Ville, école, Intégration*, (138), 73–78.
- Morin-Messabel, C., & Ferrière, S. (2008). Contexte scolaire, appartenance catégorielle de sexe et performances. De la variation de l'habillage de la tâche sur les performances à l'école élémentaire. *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 80(4), 13–26. <http://doi.org/10.3917/cips.080.0013>

- Morrongiello, B. A. (1997). Children's perspectives on injury and close-call experiences: sex differences in injury-outcome processes. *Journal of Pediatric Psychology*, 22(4), 499–512. <http://doi.org/10.1093/jpepsy/22.4.499>
- Morrongiello, B. A., & Hogg, K. (2004). Mother's reactions to children misbehaving in ways that can lead to injury: implications for gender differences in children risk taking and injuries. *Sex Roles*, 50(1-2), 103–118.
- Morrongiello, B. A., Midgett, C., & Stanton, K.-L. (2000). Gender biases in children's appraisals of injury risk and other children's risk-taking behaviors. *Journal of Experimental Child Psychology*, 77(4), 317–336. <http://doi.org/10.1006/jecp.2000.2595>
- Morrongiello, B. A., & Rennie, H. (1998). Why do boys engage in more risk taking than girls? The role of attributions, beliefs, and risk appraisals. *Journal of Pediatric Psychology*, 23(1), 33–43. <http://doi.org/10.1093/jpepsy/23.1.33>
- Mosconi, N. (1994). *Femmes et savoir. La société, l'école et la division sexuelle des savoirs*. Paris: Editions L'Harmattan.
- Moscovici, S. (1976). *La psychanalyse, son image et son public*. Paris: PUF.
- Mostafa, R. (2013). *L'influence de l'anxiété et la menace du stéréotype sur la performance scolaire en mathématiques chez les collégiens* (Thèse de doctorat). Aix-Marseille Université, Aix-Marseille.
- Murnen, S. K., & Smolak, L. (1997). Femininity, masculinity, and disordered eating: a meta-analytic review. *The International Journal of Eating Disorders*, 22(3), 231–242.
- Näätänen, R., & Summala, H. (1976). *Road-user behavior and traffic accidents*. Amsterdam/New York: North-Holland/American Elsevier.
- Neff, K. D., & Terry-Schmitt, L. N. (2002). Youths' attributions for power-related gender differences: nature, nurture, or God? *Cognitive Development*, 17(2), 1185–1202. [http://doi.org/10.1016/S0885-2014\(02\)00094-1](http://doi.org/10.1016/S0885-2014(02)00094-1)
- Nguyen, H.-H. D., & Ryan, A. M. (2008). Does stereotype threat affect test performance of minorities and women? A meta-analysis of experimental evidence. *Journal of Applied Psychology*, 93(6), 1314–1334. <http://doi.org/10.1037/a0012702>
- Norris, F. H., Matthews, B. A., & Riad, J. K. (2000). Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. *Accident Analysis & Prevention*, 32(4), 505–515. [http://doi.org/10.1016/S0001-4575\(99\)00068-8](http://doi.org/10.1016/S0001-4575(99)00068-8)
- Nosek, B. A., Banaji, M. R., & Greenwald, A. G. (2002). Math = male, me = female, therefore math not equal me. *Journal of Personality and Social Psychology*, 83(1), 44–59. <http://doi.org/10.1037//0022-3514.83.1.44>
- Nucci, L., Guerra, N., & Lee, J. (1991). Adolescent judgments of the personal, prudential, and normative aspects of drug usage. *Developmental Psychology*, 27(5), 841–848. <http://doi.org/10.1037/0012-1649.27.5.841>
- Nyberg, A., & Gregersen, N. P. (2007). Practicing for and performance on drivers license tests in relation to gender differences in crash involvement among novice drivers. *Journal of Safety Research*, 38(1), 71–80. <http://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.01.001>
- Observatoire des inégalités. (2014). Une répartition déséquilibrée des professions entre les hommes et les femmes. Retrieved from

http://www.inegalites.fr/spip.php?page=article&id_article=1048&id_groupe=15&id_mot=103&id_rubrique=114

- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. (2008a). *La Sécurité Routière en France. Bilan de l'année 2007*. Paris: La Documentation Française.
- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. (2008b). *Voitures de tourisme – Grands thèmes de la sécurité routière en France*. Retrieved from <http://www.securite-routiere.gouv.fr/>
- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. (2011). *La Sécurité Routière en France. Bilan de l'année 2010*. Paris: La Documentation Française.
- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. (2012a). *Assessment of French road safety*. Retrieved from <http://www.securite-routiere.gouv.fr/>
- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. (2012b). *La sécurité routière en France: bilan de l'année 2011. Prédiction*. Paris: La Documentation Française.
- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. (2013). *La Sécurité Routière en France. Bilan de l'année 2012*. Paris: La Documentation Française.
- Organisation Mondiale de la Santé. (2005). *Sexospécificité, femmes et santé: prendre en compte la dimension sexospécifique dans les politiques et les programmes de l'OMS*. Genève: OMS.
- Owen Blakemore, J. E., Berenbaum, S. A., & Liben, L. S. (2009). *Gender development*. New York: Psychology Press.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005a). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8(4-5), 355–368. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.018>
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005b). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31(6), 547–558. <http://doi.org/10.1002/ab.20062>
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(4), 269–277. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2006.01.005>
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., & Reason, J. T. (1992). Determinants of intention to commit driving violations. *Accident Analysis & Prevention*, 24(2), 117–131. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(92\)90028-H](http://doi.org/10.1016/0001-4575(92)90028-H)
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38(5), 1036–1048. <http://doi.org/10.1080/00140139508925170>
- Pepitone, A. (1986). Culture and the cognitive paradigm in social psychology. *Australian Journal of Psychology*, 38(3), 245–256. <http://doi.org/10.1080/00049538608259012>
- Peterson, L., Brazeal, T., Oliver, K., & Bull, C. (1997). Gender and developmental patterns of affect, belief, and behavior in simulated injury events. *Journal of Applied Developmental Psychology*, 4(18), 531–546. [http://doi.org/10.1016/S0193-3973\(97\)90027-7](http://doi.org/10.1016/S0193-3973(97)90027-7)

- Pinel, E. C. (1999). Stigma consciousness: The psychological legacy of social stereotypes. *Journal of Personality and Social Psychology*, 76(1), 114–128. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.76.1.114>
- Pinker, S. (2000). *Comment fonctionne l'esprit*. Paris: Editions Odile Jacob.
- Pomerantz, E. M., & Ruble, D. N. (1998). The Role of Maternal Control in the Development of Sex Differences in Child Self-Evaluative Factors. *Child Development*, 69(2), 458–478. <http://doi.org/10.1111/j.1467-8624.1998.tb06202.x>
- Poulin-Dubois, D., & Serbin, L. (2006). La connaissance des catégories de genre et des stéréotypes sexués chez le jeune enfant. *Enfance*, 58(3), 283–292. <http://doi.org/10.3917/enf.583.0283>
- Poulin-Dubois, D., Serbin, L. A., Eichstedt, J. A., Sen, M. G., & Beissel, C. F. (2002). Men Don't Put on Make-up: Toddlers' Knowledge of the Gender Stereotyping of Household Activities. *Social Development*, 11(2), 166–181. <http://doi.org/10.1111/1467-9507.00193>
- Pravossoudovitch, K., Martha, C., Cury, F., & Granié, M.-A. (2015). Sex and Age Differences in the Endorsement of Sex Stereotypes Associated with Driving. *The Spanish Journal of Psychology*, 18. <http://doi.org/10.1017/sjp.2015.94>
- Prentice, D. A., & Miller, D. T. (2006). Essentializing Differences Between Women and Men. *Psychological Science*, 17(2), 129–135. <http://doi.org/10.1111/j.1467-9280.2006.01675.x>
- Raithel, J. (2003). Risikobezogenes Verhalten und Geschlechtsrollenorientierung im Jugendalter [Risk-taking behavior and gender role orientation in adolescents]. *Zeitschrift Für Gesundheitspsychologie*, 11(1), 21–28. <http://doi.org/10.1026//0943-8149.11.1.21>
- Rajalin, S. (1994). The connection between risky driving and involvement in fatal accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 26(5), 555–562. [http://doi.org/10.1016/0001-4575\(94\)90017-5](http://doi.org/10.1016/0001-4575(94)90017-5)
- Rattan, A., Good, C., & Dweck, C. S. (2012). “It's ok—Not everyone can be good at math”: Instructors with an entity theory comfort (and demotivate) students. *Journal of Experimental Social Psychology*, 48(3), 731–737.
- Ravel, C., Chantot-Bastaraud, S., & Siffroi, J.-P. (2004). Aspects moléculaires du déterminisme sexuel : régulation génique et pathologie. *Gynécologie Obstétrique & Fertilité*, 32(7–8), 584–594. <http://doi.org/10.1016/j.gyobfe.2004.06.003>
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33(10-11), 1315–1332. <http://doi.org/10.1080/00140139008925335>
- Régner, I., Smeding, A., Gimmig, D., Thinus-Blanc, C., Monteil, J.-M., & Huguet, P. (2010). Individual differences in working memory moderate stereotype-threat effects. *Psychological Science*, 21(11), 1646–1648. <http://doi.org/10.1177/0956797610386619>
- Resnick, S. M., Berenbaum, S. A., Gottesman, I. I., & Bouchard, T. J. (1986). Early hormonal influences on cognitive functioning in congenital adrenal hyperplasia. *Developmental Psychology*, 22(2), 191–198. <http://doi.org/10.1037/0012-1649.22.2.191>

- Rinfret, N., Tougas, F., Laplante, J., & Beaton, A. M. (2014). Être ou ne pas être en politique : quelques déterminants de l'implication des femmes. *Politique et Sociétés*, 33(2), 3. <http://doi.org/10.7202/1026662ar>
- Roberts, T.-A., & Nolen-Hoeksema, S. (1989). Sex differences in reactions to evaluative feedback. *Sex Roles*, 21(11-12), 725–747. <http://doi.org/10.1007/BF00289805>
- Romano, E., Kelley-Baker, T., & Voas, R. B. (2008). Female involvement in fatal crashes: Increasingly riskier or increasingly exposed? *Accident Analysis & Prevention*, 40(5), 1781–1788. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2008.06.016>
- Ronay, R., & Kim, D. Y. (2006). Gender differences in explicit and implicit risk attitudes: A socially facilitated phenomenon. *British Journal of Social Psychology*, 45(2), 397–419. <http://doi.org/10.1348/014466605X66420>
- Ronay, R., & von Hippel, W. (2010). The presence of an attractive woman elevates testosterone and physical risk taking in young men. *Social Psychological and Personality Science*, 1(1), 57–64. <http://doi.org/10.1177/1948550609352807>
- Rosenbloom, T., & Wolf, Y. (2002). Sensation seeking and detection of risky road signals: a developmental perspective. *Accident Analysis and Prevention*, 5(34), 569–580. [http://doi.org/10.1016/S0001-4575\(01\)00054-9](http://doi.org/10.1016/S0001-4575(01)00054-9)
- Ross, J., Roeltgen, D., & Zinn, A. (2006). Cognition and the Sex Chromosomes: Studies in Turner Syndrome. *Hormone Research*, 65(1), 47–56. <http://doi.org/10.1159/000090698>
- Rothbart, M., & John, O. P. (1985). Social categorization and behavioral episodes: A cognitive analysis of the effects of intergroup contact. *Journal of Social Issues*, 41(3), 81–104. <http://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1985.tb01130.x>
- Rouyer, V. (2007). *La construction de l'identité sexuée*. Paris: Armand Colin.
- Rovet, J. F. (1990). The cognitive and neuropsychological characteristics of females with Turner syndrome. In D. B. Berch & G. . Bender, *Sex chromosome abnormalities and human behavior* (pp. 38–77). New York: American Association for the Advancement of Science.
- Rudman, L. A., & Goodwin, S. A. (2004). Gender Differences in Automatic In-Group Bias: Why Do Women Like Women More Than Men Like Men? *Journal of Personality and Social Psychology*, 87(4), 494–509. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.87.4.494>
- Sachdev, I., & Bourhis, R. Y. (1991). Power and status in minority and majority group relations. *European Journal of Social Psychology*, 21(1), 1–24. <http://doi.org/10.1002/ejsp.2420210102>
- Salès-Wuillemin, E. (2006). *La catégorisation et les stéréotypes en psychologie sociale*. Paris: Dunod.
- Schmader, T. (2002). Gender identification moderates the effects of stereotype threat on women's math performance. *Journal of Experimental Social Psychology*, 38(2), 194–201. <http://doi.org/10.1006/jesp.2001.1500>
- Schmader, T., & Johns, M. (2003). Converging evidence that stereotype threat reduces working memory capacity. *Journal of Personality and Social Psychology*, 85(3), 440–452. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.85.3.440>

- Schmader, T., Johns, M., & Barquissau, M. (2004). The costs of accepting gender differences: The role of stereotype endorsement in women's experience in the math domain. *Sex Roles*, 50(11), 835–850. <http://doi.org/10.1023/B:SERS.0000029101.74557.a0>
- Schmid Mast, M. (2005). The world according to men: It is hierarchical and stereotypical. *Sex Roles*, 53(11-12), 919–924. <http://doi.org/10.1007/s11199-005-8310-6>
- Schmid Mast, M., Sieverding, M., Esslen, M., Graber, K., & Jäncke, L. (2008). Masculinity causes speeding in young men. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 840–842.
- Seiter, E. (1986). Stereotypes and the Media: A Re-evaluation. *Journal of Communication*, 36(2), 14–26. <http://doi.org/10.1111/j.1460-2466.1986.tb01420.x>
- Sekaquaptewa, D., & Thompson, M. (2003). Solo status, stereotype threat, and performance expectancies: their effects on women's performance. *Journal of Experimental Social Psychology*, 39(1), 68–74. [http://doi.org/10.1016/S0022-1031\(02\)00508-5](http://doi.org/10.1016/S0022-1031(02)00508-5)
- Serbin, L. A., Poulin-Dubois, D., Colburne, K. A., Sen, M. G., & Eichstedt, J. A. (2001). Gender stereotyping in infancy: Visual preferences for and knowledge of gender-stereotyped toys in the second year. *International Journal of Behavioral Development*, 25(1), 7–15. <http://doi.org/10.1080/01650250042000078>
- Serbin, L. A., Poulin-Dubois, D., & Eichstedt, J. A. (2002). Infants' Responses to Gender-Inconsistent Events. *Infancy*, 3(4), 531–542. http://doi.org/10.1207/S15327078IN0304_07
- Sharot, T. (2012). *Tous programmés pour l'optimisme !* Paris: Marabout.
- Sibley, C. G., & Harré, N. (2009). A gender role socialization model of explicit and implicit biases in driving self-enhancement. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(6), 452–461. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2009.08.006>
- Signorielli, N., & Lears, M. (1992). Children, television, and conceptions about chores: Attitudes and behaviors. *Sex Roles*, 27(3-4), 157–170. <http://doi.org/10.1007/BF00290015>
- Simon, F., & Corbett, C. (1996). Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers. *Ergonomics*, 39(5), 757–780. <http://doi.org/10.1080/00140139608964497>
- Simpson, J. L. (1976). *Disorders of sexual differentiation*. New York: Academic Press.
- Skorich, D. P., Webb, H., Stewart, L., Kostyanaya, M., Cruwys, T., McNeill, K., ... O'Brien, K. J. (2013). Stereotype threat and hazard perception among provisional license drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 54, 39–45. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.002>
- Smith, J. L. (2004). Understanding the Process of Stereotype Threat: A Review of Mediational Variables and New Performance Goal Directions. *Educational Psychology Review*, 16(3), 177–206. <http://doi.org/10.1023/B:EDPR.0000034020.20317.89>
- Smith, R. E. (1989). Effects of coping skills training on generalized self-efficacy and locus of control. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56(2), 228–233. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.56.2.228>
- Spence, J. T., & Buckner, C. E. (2000). Instrumental and expressive traits, trait stereotypes, and sexist attitudes: what do they signify? *Psychology of Women Quarterly*, 24(1), 44–53. <http://doi.org/10.1111/j.1471-6402.2000.tb01021.x>

- Spence, J. T., & Helmreich, R. L. (1980). Masculine Instrumentality and Feminine Expressiveness: Their Relationships with Sex Role Attitudes and Behaviors. *Psychology of Women Quarterly*, 5(2), 147–163. <http://doi.org/10.1111/j.1471-6402.1980.tb00951.x>
- Spence, J. T., Helmreich, R. L., & Holahan, C. K. (1979). Negative and positive components of psychological masculinity and femininity and their relationships to self-reports of neurotic and acting out behaviors. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37(10), 1673–1682. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.37.10.1673>
- Spencer, S. J., Steele, C. M., & Quinn, D. M. (1999). Stereotype Threat and Women's Math Performance. *Journal of Experimental Social Psychology*, 35(1), 4–28. <http://doi.org/10.1006/jesp.1998.1373>
- Spielberger, C. D. (1966). *Theory and research on anxiety. Anxiety and behavior*. New York: Academic Press.
- Spielberger, C. D., Gorsuch, R. L., & Lushene, R. E. (1970). *Manual for the State-Trait Anxiety Inventory*. Palo Alto, CA: Consulting Psychologists Press.
- Steele, C. M. (1997). A threat in the air: How stereotypes shape intellectual identity and performance. *American Psychologist*, 52(6), 613–629. <http://doi.org/10.1037/0003-066X.52.6.613>
- Steele, C. M., & Aronson, J. (1995). Stereotype threat and the intellectual test performance of African Americans. *Journal of Personality and Social Psychology*, 69(5), 797–811. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.69.5.797>
- Stevanovic, B. (2006). *La mixité dans les écoles d'ingénieurs. Le cas de l'ex-Ecole Polytechnique Féminine*. Paris: L'Harmattan.
- Stevanovic, B. (2012). Orientations scientifiques des filles en France : un bilan contrasté. *Questions Vives. Recherches en éducation*, (Vol.6 n°16), 107–123. <http://doi.org/10.4000/questionsvives.964>
- Stone, J. (2002). Battling Doubt by Avoiding Practice: The Effects of Stereotype Threat on Self-Handicapping in White Athletes. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28(12), 1667–1678. <http://doi.org/10.1177/014616702237648>
- Stone, J., Lynch, C., Sjomeling, M., & Darley, J. M. (1999). Stereotype threat effects on Black and White athletic performance. *Journal of Personality and Social Psychology*, 77(6), 1213–1227. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.77.6.1213>
- Stone, J., & McWhinnie, C. (2008). Evidence that blatant versus subtle stereotype threat cues impact performance through dual processes. *Journal of Experimental Social Psychology*, 44(2), 445–452. <http://doi.org/10.1016/j.jesp.2007.02.006>
- Storie, V. J. (1977). *Male and female car drivers: differences observed in accidents* (TRRL Lab Rept. 761). Retrieved from <http://trid.trb.org/view.aspx?id=55988>
- Sümer, N., Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis & Prevention*, 38(4), 703–711. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2005.12.016>
- Swim, J. K. (1994). Perceived versus meta-analytic effect sizes: An assessment of the accuracy of gender stereotypes. *Journal of Personality and Social Psychology*, 66(1), 21–36. <http://doi.org/10.1037/0022-3514.66.1.21>

- Tajfel, H. (1972). La catégorisation sociale. In S. Moscovici, *Introduction à la psychologie sociale* (Vol. 1, pp. 272–302). Paris: Larousse.
- Tajfel, H. (1981). *Human groups and social categories*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tajfel, H., & Turner, J. C. (1986). Tajfel, H., & Turner, J. C. (1986). The social identity theory in intergroup behavior. In S. Worchel & W. Austin (Eds.), *Psychology of intergroup relations* (p. 2nd ed., pp. 7–24). Chicago: Nelson-Hall.
- Tajfel, H., & Wilkes, A. (1963). Classification and quantitative judgment. *British Journal of Psychology*, 54, 101–114. <http://doi.org/10.1111/j.2044-8295.1963.tb00865.x>
- Tavecchio, L. W. C., Stams, G. J. J., Brugman, D., & Thomeer-bouwens, M. A. (1999). Moral Judgement and Delinquency in Homeless Youth. *Journal of Moral Education*, 28(1), 63–79. <http://doi.org/10.1080/030572499103313>
- Terman, L. M., & Miles, C. C. (1936). *Sex and personality*. New York: McGraw-Hill.
- Testé, B., & Simon, K. (2005). Valeur affective et utilité sociale des traits dans les stéréotypes de genre, le soi féminin et le soi masculin. *Revue Internationale de Psychologie Sociale*, 18(3), 81–94.
- Thompson, S. K. (1975). Gender labels and early sex role development. *Child Development*, 46(2), 339–347. <http://doi.org/10.2307/1128126>
- Tiger, L. (1970). The possible biological origins of sexual discrimination. *Impact of Science on Society*, 20, 29–45.
- Trivers, R. L. (1972). Parental investment and sexual selection. In B. G. Campbell, *Sexual selection and the descent of man*. Chicago: Aldine.
- Tucker, L. R., & Lewis, C. (1973). A reliability coefficient for maximum likelihood factor analysis. *Psychometrika*, 38(1), 1–10. <http://doi.org/10.1007/BF02291170>
- Udry, J. R. (2000). Biological Limits of Gender Construction. *American Sociological Review*, 65(3), 443–457. <http://doi.org/10.2307/2657466>
- Unger, R. K. (1979). Toward a redefinition of sex and gender. *American Psychologist*, 34(11), 1085–1094. <http://doi.org/10.1037/0003-066X.34.11.1085>
- Van Elslande, P. (1992). Les erreurs d'interprétation en conduite automobile : mauvaise catégorisation ou activation erronée de schémas ? *Intellectica*, (15), 125–49.
- van Honk, J., Schutter, D. J. L. G., Hermans, E. J., Putman, P., Tuiten, A., & Koppeschaar, H. (2004). Testosterone shifts the balance between sensitivity for punishment and reward in healthy young women. *Psychoneuroendocrinology*, 29(7), 937–943.
- Viau, R. (1995). L'état des recherches sur l'anxiété en contexte scolaire. *Nouveaux cahiers de la recherche en éducation*, 2(2), 375–398. <http://doi.org/10.7202/1018209ar>
- Vinsonneau, G. (1996). *L'identité des jeunes en société inégalitaire. Le cas des maghrébins en France*. Paris: Editions L'Harmattan.
- Voracek, M., Pietschnig, J., Nader, I. W., & Stieger, S. (2011). Digit ratio (2D:4D) and sex-role orientation: Further evidence and meta-analysis. *Personality and Individual Differences*, 51(4), 417–422. <http://doi.org/10.1016/j.paid.2010.06.009>

- Vouillot, F. (2002). Construction et affirmation de l'identité sexuée et sexuelle : éléments d'analyse de la division sexuée de l'orientation. *L'Orientation Scolaire et Professionnelle*, 31(4), 485–494. <http://doi.org/10.4000/osp.3388>
- Wåhlberg, A. E. Af. (2010). Social desirability effects in driver behavior inventories. *Journal of Safety Research*, 41(2), 99–106. <http://doi.org/10.1016/j.jsr.2010.02.005>
- Washburn, S. L., & Lancaster, C. S. (1968). The evolution of hunting. In R. . Lee & I. DeVore, *Man the hunter*. Chicago: Aldine.
- Waylen, A. E., & McKenna, F. P. (2002). *Cradle attitudes - graves consequences. The development of gender differences in risky attitudes and behaviour in road use*. Reading University: Foudation for Road Safety Research. Retrieved from <http://trid.trb.org/view.aspx?id=719776>
- Williams, A. F., & Shabanova, V. I. (2003). Responsibility of drivers, by age and gender, for motor-vehicle crash deaths. *Journal of Safety Research*, 34(5), 527–531. <http://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.001>
- Williams, J. E., & Best, D. L. (1982). *Measuring sex stereotypes: A thirty nation study*. Newbury Park: Sage.
- Williams, J. E., & Best, D. L. (1990). *Sex and Psyche: Gender and Self Viewed Cross-Culturally*. Newbury Park: Sage.
- Wilson, M., & Daly, M. (1985). Competitiveness, risk taking, and violence: the young male syndrome. *Ethology and Sociobiology*, 6(1), 59–73. [http://doi.org/10.1016/0162-3095\(85\)90041-X](http://doi.org/10.1016/0162-3095(85)90041-X)
- Wisniewski, A. B., Migeon, C. J., Meyer-Bahlburg, H. F. L., Gearhart, J. P., Berkovitz, G. D., Brown, T. R., & Money, J. (2000). Complete Androgen Insensitivity Syndrome: Long-Term Medical, Surgical, and Psychosexual Outcome. *The Journal of Clinical Endocrinology & Metabolism*, 85(8), 2664–2669. <http://doi.org/10.1210/jcem.85.8.6742>
- World Health Organization. (2002). *Gender and road traffic injuries*. Genève: Department of gender and women's health.
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 123–135. [http://doi.org/10.1016/S1369-8478\(98\)00010-2](http://doi.org/10.1016/S1369-8478(98)00010-2)
- Yeung, N. C. J., & von Hippel, C. (2008). Stereotype threat increases the likelihood that female drivers in a simulator run over jaywalkers. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 667–674. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2007.09.003>
- Yzerbyt, V., & Schadron, G. (1996). *Connaître et juger autrui: une introduction à la cognition sociale*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble.
- Zemore, S. E., & Fiske, S. T. (2000). Gender stereotypes and the dynamics of social interaction. In T. Eckes & H. M. Trautner (Eds.), *The Developmental Social Psychology of Gender* (pp. 207–241). London, England: Lawrence Erlbaum Associates.
- Zhang, J. (1994). Environmental hazards in the Chinese public's eyes. *Risk Analysis*, 14(2), 163–167. <http://doi.org/10.1111/j.1539-6924.1994.tb00041.x>
- Zuckerman, M. (1990). The Psychophysiology of Sensation Seeking. *Journal of Personality*, 58(1), 313–345. <http://doi.org/10.1111/j.1467-6494.1990.tb00918.x>

Zuckerman, M. (1991). *Psychology of personality*. New York: Cambridge University Press.

Zuckerman, M., & Kuhlman, D. M. (2000). Personality and Risk-Taking: Common Bisocial Factors. *Journal of Personality*, 68(6), 999–1029. <http://doi.org/10.1111/1467-6494.00124>

Liste des annexes

| | |
|---|---------------|
| Annexe 1 | p. 235 |
| Version longue du questionnaire d'adhésion aux SSACA | |
| Annexe 2 | p. 237 |
| Questionnaires de l'étude 2 | |
| Annexe 3 | p. 244 |
| Questionnaires post-expérimentaux de l'étude 3 | |
| Annexe 4 | p. 249 |
| Moyennes et écarts-types de la construction du matériel expérimental de l'étude 4 | |
| Annexe 5 | p. 251 |
| Vignettes utilisées lors du test de code de la route de l'étude 4 | |
| Annexe 6 | p. 256 |
| Documents utilisés lors de l'étude 4 | |

Annexe 1 : Version longue du questionnaire d'adhésion aux SSACA

Ce questionnaire cherche à connaître **votre avis** sur les hommes au volant.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes (pour chaque trait, entourez le chiffre qui correspond le mieux à votre opinion personnelle) :

| | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|--|---------------------------------|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 1 Je pense que les hommes se conforment aux limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2 Je pense que les hommes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 3 Je pense que les hommes évitent de prendre des risques en conduisant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4 Je pense que les hommes sont des conducteurs courtois | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5 Je pense que les hommes respectent la limite d'alcool autorisée pour conduire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 6 Je pense que les hommes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 7 Je pense que les hommes s'abstiennent d'avoir des comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 Je pense que les hommes sont respectueux des autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 9 Je pense que les hommes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 10 Je pense que les hommes ont de bonnes compétences de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11 Je pense que les hommes évitent les comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 12 Je pense que les hommes sont civiques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 13 Je pense que les hommes ne grillent jamais les feux rouges | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 14 Je pense que les hommes ont de bonnes capacités de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15 Je pense que les hommes évitent d'adopter une conduite à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 16 Je pense que les hommes font preuve de savoir-vivre envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 17 Je pense que les hommes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 18 Je pense que les hommes sont adroits au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 19 Je pense que les hommes s'abstiennent d'avoir des comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 20 Je pense que les hommes font preuve de civilité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 21 Je pense que les hommes ne dépassent pas la limite d'alcool autorisée pour conduire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 22 Je pense que les hommes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 23 Je pense que les hommes évitent les comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 24 Je pense que les hommes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 25 Je pense que les hommes respectent les limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 26 Je pense que les hommes savent manœuvrer leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 27 Je pense que les hommes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Ce questionnaire cherche à connaître **votre avis** sur les femmes au volant.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes (pour chaque trait, entourez le chiffre qui correspond le mieux à votre opinion personnelle) :

| | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|--|---------------------------------|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 1 Je pense que les femmes se conforment aux limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2 Je pense que les femmes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 3 Je pense que les femmes évitent de prendre des risques en conduisant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4 Je pense que les femmes sont des conductrices courtoises | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5 Je pense que les femmes respectent la limite d'alcool autorisée pour conduire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 6 Je pense que les femmes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 7 Je pense que les femmes s'abstiennent d'avoir des comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 Je pense que les femmes sont respectueuses des autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 9 Je pense que les femmes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 10 Je pense que les femmes ont de bonnes compétences de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11 Je pense que les femmes évitent les comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 12 Je pense que les femmes sont civiques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 13 Je pense que les femmes ne grillent jamais les feux rouges | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 14 Je pense que les femmes ont de bonnes capacités de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15 Je pense que les femmes évitent d'adopter une conduite à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 16 Je pense que les femmes font preuve de savoir-vivre envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 17 Je pense que les femmes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 18 Je pense que les femmes sont adroites au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 19 Je pense que les femmes s'abstiennent d'avoir des comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 20 Je pense que les femmes font preuve de civilité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 21 Je pense que les femmes ne dépassent pas la limite d'alcool autorisée pour conduire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 22 Je pense que les femmes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 23 Je pense que les femmes évitent les comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 24 Je pense que les femmes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 25 Je pense que les femmes respectent les limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 26 Je pense que les femmes savent manœuvrer leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 27 Je pense que les femmes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Annexe 2 : Questionnaires de l'étude 2

A- Version courte du questionnaire d'adhésion aux SSACA

Ce questionnaire cherche à connaître **votre avis** sur les hommes au volant.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes (pour chaque trait, entourez le chiffre qui correspond le mieux à votre opinion personnelle) :

| | | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|----|--|---------------------------------|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 1 | Je pense que les hommes se conforment aux limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2 | Je pense que les hommes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 3 | Je pense que les hommes évitent de prendre des risques en conduisant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4 | Je pense que les hommes sont des conducteurs courtois | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5 | Je pense que les hommes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 6 | Je pense que les hommes ont de bonnes compétences de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 7 | Je pense que les hommes évitent les comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | Je pense que les hommes sont civiques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 9 | Je pense que les hommes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 10 | Je pense que les hommes ont de bonnes capacités de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11 | Je pense que les hommes évitent les comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 12 | Je pense que les hommes font preuve de civilité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 13 | Je pense que les hommes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 14 | Je pense que les hommes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15 | Je pense que les hommes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Ce questionnaire cherche à connaître **votre avis** sur les femmes au volant.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes (pour chaque trait, entourez le chiffre qui correspond le mieux à votre opinion personnelle) :

| | | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|----|---|---------------------------------|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| 1 | Je pense que les femmes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2 | Je pense que les femmes évitent les comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 3 | Je pense que les femmes sont des conductrices courtoises | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4 | Je pense que les femmes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5 | Je pense que les femmes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 6 | Je pense que les femmes s'abstiennent d'avoir des comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 7 | Je pense que les femmes font preuve de savoir-vivre envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | Je pense que les femmes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 9 | Je pense que les femmes sont adroites au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 10 | Je pense que les femmes évitent les comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11 | Je pense que les femmes font preuve de civilité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 12 | Je pense que les femmes respectent les limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 13 | Je pense que les femmes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 14 | Je pense que les femmes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15 | Je pense que les femmes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

B- Questionnaire mesurant l'identité de genre

Lisez attentivement chacun des items et entourez la réponse qui vous correspond le plus.

Votre réponse peut aller de 1 « Jamais vrai » à 7 « Toujours vrai ».

| | <i>Jamais vrai</i> | | | | | | <i>Toujours vrai</i> |
|---|--------------------|---|---|---|---|---|----------------------|
| 1 Je suis toujours prêt(e) à écouter les autres | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2 Je suis doux(ce) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 3 J'ai l'esprit de compétition | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4 Je suis sensible aux peines et aux problèmes des autres | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 5 J'ai des qualités de commandement | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 6 Je suis affectueux(se) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 7 Je suis sûr(e) de moi | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 J'aime rendre service | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 9 Je suis énergique | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 10 Je suis attentif(ve) aux besoins des autres | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 11 Je suis dominateur(trice) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 12 Je suis chaleureux(se) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 13 J'aime les enfants | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 14 Je suis sportif(ve) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 15 Je suis prêt(e) à consoler les gens | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 16 Je me comporte en chef | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 17 Je suis tendre | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 18 J'ai confiance en moi | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

C- Echelle de sentiment de compétence de conduite

Certaines personnes estiment que conduire une voiture n'est pas facile. Inversement, d'autres pensent que c'est facile.

Comment décririez-vous actuellement vos habiletés en tant que conducteur (conductrice) ?

| | <i>Tout à fait</i> | | | | | | <i>Pas du tout</i> |
|--|--------------------|---|---|---|---|---|--------------------|
| Conduire une voiture est facile | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'ai le contrôle de ma voiture | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis capable de respecter le code de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je conduis suffisamment bien pour m'adapter à n'importe quelle situation de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je sais estimer les risques routiers | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je sais anticiper les situations dangereuses | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je peux adapter mon style de conduite aux exigences de l'environnement routier | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je sais manœuvrer une voiture | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis sûr de moi quand je conduis une voiture | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'ai besoin de plus d'expérience pour savoir bien conduire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je trouve qu'il est difficile de conduire prudemment | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je fais des erreurs de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

D- Mesures d'optimisme comparatif

- Voici trois questions, cochez la réponse qui vous semble la plus juste sur une échelle allant de 1 : « Faible probabilité » à 7 : « Forte probabilité ». On entend par accident un simple accrochage, un accident n'ayant entraîné que des dégâts matériels ou un accident grave avec des blessés.

| | <i>Faible probabilité</i> | | | | | | <i>Forte probabilité</i> |
|--|-------------------------------|---|---|---|---|---|------------------------------|
| Selon vous, quelle est la probabilité que vous ayez un accident au volant de votre voiture au cours des 12 prochains mois? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Selon vous, quelle est la probabilité que les femmes automobilistes de votre âge aient un accident au volant de leur voiture au cours des 12 prochains mois? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Selon vous, quelle est la probabilité que les hommes automobilistes de votre âge aient un accident au volant de leur voiture au cours des 12 prochains mois? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

- Voici 3 questions, entourez la réponse qui vous semble la plus juste sur une échelle allant de 1 : « passables » à 7 : « excellentes ».

| | <i>Passables</i> | | | | | | <i>Excellentes</i> |
|---|------------------|---|---|---|---|---|--------------------|
| Comment évaluez-vous vos compétences de conduite? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Comment évaluez-vous les compétences de conduite de la moyenne des hommes de votre âge? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Comment évaluez-vous les compétences de conduite de la moyenne des femmes de votre âge? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

- Voici 3 questions, entourez la réponse qui vous semble la plus juste sur une échelle allant de 1 « passable » à 7 « excellente ».

| | <i>Passable</i> | | | | | | <i>Excellente</i> |
|---|-----------------|---|---|---|---|---|-------------------|
| Comment évaluez-vous votre prudence au volant? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Comment évaluez-vous la prudence au volant de la moyenne des femmes de votre âge? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Comment évaluez-vous la prudence au volant de la moyenne des hommes de votre âge? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

E- Driver behaviour questionnaire

Personne n'est parfait. Même les meilleurs conducteurs font des erreurs, des bêtises ou s'arrangent parfois avec les règles. Certains de ces comportements sont banals, mais certains peuvent être potentiellement dangereux.

Pour chacune des questions suivantes, nous vous demandons d'indiquer la fréquence à laquelle vous avez eu ce type de comportement. Basez votre jugement sur ce que vous vous rappelez de votre conduite depuis une année. Vous devez pour cela cocher la case correspondante.

Vous ne pourrez, bien entendu, pas donner de réponse précise : seules vos impressions générales nous intéressent. Ne passez donc pas trop de temps à réfléchir à chaque question. Donnez simplement votre impression aussi rapidement que possible en cochant la case qui vous paraît la plus appropriée.

| | | <i>Jamais</i> | <i>Rarement</i> | <i>Parfois</i> | <i>Assez souvent</i> | <i>Fréquemment</i> | <i>Presque toujours</i> |
|----|---|---------------|-----------------|----------------|----------------------|--------------------|-------------------------|
| 1 | Vous essayez de démarrer au feu en 3ème | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 2 | Vous êtes impatient du fait de la lenteur d'un véhicule sur la voie médiane et vous le doublez par la droite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 3 | Vous ajustez votre vitesse pour faciliter la tâche du conducteur qui vous double | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 4 | Vous collez le véhicule devant vous, ou bien vous lui faites des appels de phares pour lui dire d'aller plus vite ou de changer de voie | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 5 | Vous tentez de doubler un véhicule et vous n'aviez pas remarqué qu'il avait signalé qu'il allait tourner à gauche | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 6 | Dans un grand parking, vous ne vous souvenez plus où vous avez garé votre véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7 | Vous tentez de mettre les essuie-glaces, mais vous allumez les phares ou vice-versa | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 8 | Vous évitez d'éclabousser les piétons ou les autres usagers quand vous rencontrez une flaque d'eau | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 9 | Vous vous « réveillez » en réalisant que vous n'avez pas de souvenir du trajet que vous venez juste de parcourir | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 10 | Vous croisez les doigts et passez alors que le feu vient de passer au rouge | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 11 | Vous ne remarquez pas les piétons qui traversent lorsque vous tournez d'une rue principale vers une rue secondaire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 | Vous êtes irrité par le comportement d'un autre conducteur et vous décidez de lui donner la chasse afin de lui montrer ce que vous pensez | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 13 | Vous utilisez peu les feux de route afin de ne pas gêner les conducteurs arrivant en face | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 14 | Vous lisez mal les panneaux et vous prenez la mauvaise sortie à un rond-point | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 15 | Délibérément, vous ne respectez pas la limitation de vitesse tard dans la nuit ou très tôt le matin | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 16 | En tournant à droite, vous manquez de renverser un cycliste qui était sur votre droite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 17 | Dans une file d'attente pour tourner à droite sur une voie principale, vous faites tellement attention au trafic venant de la gauche que vous manquez de percuter le véhicule devant vous | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 18 | Vous prenez le volant en sortant d'un restaurant, d'un café ou d'une soirée bien que vous réalisiez que vous pourriez être au-dessus du taux légal d'alcoolémie | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 19 | Vous vous rangez afin de ne pas bloquer une voiture qui arrive derrière vous | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 20 | Vous avez une aversion pour une catégorie particulière d'usager de la route et/ou une catégorie de comportements et vous indiquez votre hostilité par n'importe quel moyen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 21 | Vous sous-estimez la vitesse d'un véhicule approchant lorsque vous dépassez | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 22 | En reculant, vous percuetez quelque chose que vous n'avez pas vu | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 23 | En ayant l'intention de vous rendre à la destination A, vous vous « réveillez » sur la route pour une destination B qui est votre destination habituelle | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 24 | Pour vous garer, vous prenez en compte les autres utilisateurs de la route afin de ne pas gêner leur libre circulation | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 25 | Vous pénétrez par une mauvaise voie dans un rond-point ou à l'approche d'une intersection | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 26 | Vous ignorez les panneaux de priorité et vous évitez de justesse une collision avec un véhicule prioritaire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 27 | Vous oubliez de contrôler dans vos rétroviseurs avant de sortir d'un stationnement, de changer de voie, de tourner... | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 28 | Vous vous trouvez impliqué dans une course non officielle avec d'autres conducteurs | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 29 | Vous freinez trop brutalement sur une route glissante et/ou vous tournez le volant dans le mauvais sens lors d'un dérapage | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 30 | Vous faites tout pour ne pas devenir un obstacle pour les autres conducteurs | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

Annexe 3 : Questionnaires post-expérimentaux de l'étude 3

Questions post expérimentales

Questionnaire n°1

Au cours de cette expérimentation, dans quelle mesure avez-vous eu à l'esprit l'idée qu'on était en train d'évaluer vos compétences en conduite automobile ?

Pas du tout
eu cette idée
à l'esprit

1 2 3 4 5 6 7

Tout à fait
eu cette idée
à l'esprit

Questionnaire n°2

Ci-après figurent un certain nombre de déclarations que les gens utilisent souvent pour se décrire. Lisez chacun des énoncés et cochez dans la case qui convient le mieux à **la façon dont vous vous êtes sentis pendant cette expérimentation**. Il n'existe ni bonnes ni mauvaises réponses. Ne passez pas trop de temps sur chacun des points, mais donnez la réponse qui semble décrire le mieux ce que vous avez ressenti pendant cette expérimentation Répondez à toutes les questions et ne cochez qu'une case pour chacune d'entre elles.

| | <i>Pas du tout</i> | <i>Un peu</i> | <i>Modérément</i> | <i>Beaucoup</i> |
|---|--------------------|---------------|-------------------|-----------------|
| Je me suis senti calme | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti sûr de moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti tendu | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti contraint | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti à mon aise | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti bouleversé | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti inquiet à l'idée de malheurs possibles | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti satisfait | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai eu peur | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti bien | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai eu confiance en moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti nerveux | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti agité | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti indécis | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti détendu | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti content | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti inquiet | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti troublé | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti stable | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti dans de bonnes dispositions | 1 | 2 | 3 | 4 |

Questionnaire n°3

Ce questionnaire cherche à connaître **votre avis** sur les femmes au volant.

Il n'existe ni bonnes ni mauvaises réponses.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes (pour chaque trait, cochez le chiffre qui correspond le mieux à votre opinion personnelle)

| | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|-----------------------------|
| Je pense que les femmes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes ont de bonnes compétences de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes ont de bonnes capacités de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes sont adroites au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes savent manœuvrer leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Questionnaire n°4

Ce questionnaire cherche à connaître votre avis sur les hommes au volant.

Il n'existe ni bonnes ni mauvaises réponses.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes (pour chaque trait, cochez le chiffre qui correspond le mieux à votre opinion personnelle)

| | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|-----------------------------|
| Je pense que les hommes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes ont de bonnes compétences de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes ont de bonnes capacités de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes sont adroits au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes savent manœuvrer leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Questionnaire n°5

- Âge :

- Date d'obtention du permis de conduire :

- Points restants sur le permis/ Nombre de points maximum possible : /

- Kilomètres moyens parcourus/semaine :

- Avez-vous effectué la conduite accompagnée ?

- Au cours des 3 dernières années, en tant qu'automobiliste, dans combien d'accidents avez-vous été impliqué? *On entend par accident un simple accrochage, un accident n'ayant entraîné que des dégâts matériels ou un accident grave avec des blessés.*

- Jouez-vous aux jeux vidéo ?

Jamais

Occasionnellement

Souvent

Annexe 4 : Moyennes et écarts-types de la construction du matériel expérimental de l'étude 4

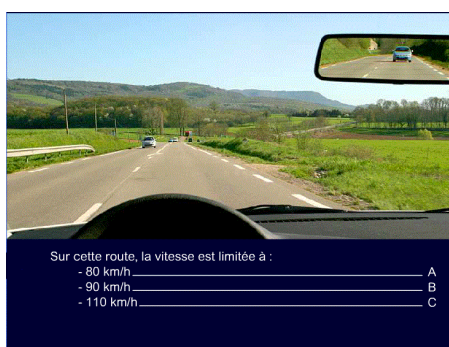
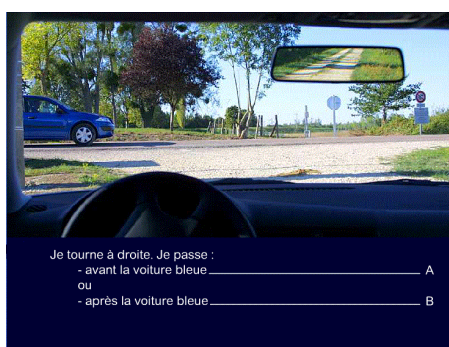
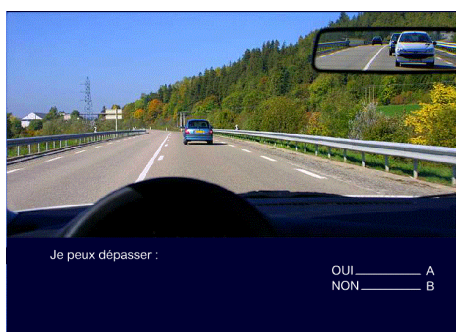
| Niveau de difficulté | Numéro de l'image | Moyenne | Ecart-type |
|----------------------|-------------------|-------------|-------------|
| Facile | 1 | 3.79 | 1.35 |
| | 2 | 1.05 | 1.29 |
| | 3 | 4.64 | 1.19 |
| | 4 | 4.67 | 1.66 |
| | 5 | 4.16 | 1.57 |
| | 6 | 3.21 | 1.79 |
| | 7 | 4.48 | 1.52 |
| | 8 | 2.19 | 1.86 |
| | 9 | 4.10 | 1.57 |
| | 10 | 2.50 | 1.47 |
| | 11 | 4.17 | 1.36 |
| | 12 | 3.07 | 1.76 |
| | 13 | 4.36 | 1.53 |
| | 14 | 2.93 | 1.55 |
| | 15 | 4.62 | 1.90 |
| | 16 | 4.24 | 1.68 |
| | 17 | 1.60 | 1.53 |
| | 18 | 4.12 | 1.63 |
| | 19 | 3.74 | 1.48 |
| | 20 | 3.71 | 1.78 |
| Moyen | 1 | 3.36 | 1.57 |
| | 2 | 4.24 | 1.41 |
| | 3 | 3.67 | 1.72 |
| | 4 | 2.79 | 1.79 |
| | 5 | 3.79 | 1.65 |
| | 6 | 3.95 | 1.34 |
| | 7 | 4.43 | 1.23 |
| | 8 | 3.45 | 1.55 |
| | 9 | 2.52 | 1.57 |
| | 10 | 4.10 | 1.46 |
| | 11 | 3.69 | 1.77 |
| | 12 | 4.40 | 1.78 |
| | 13 | 3.21 | 1.80 |
| | 14 | 4.62 | 1.48 |
| | 15 | 2.71 | 1.80 |
| | 16 | 3.64 | 1.71 |
| | 17 | 3.52 | 1.53 |
| | 18 | 4.33 | 1.24 |
| | 19 | 3.26 | 1.50 |
| | 20 | 2.62 | 1.55 |

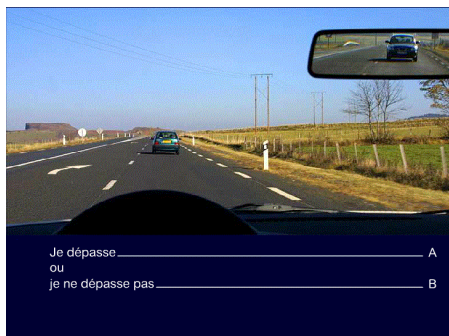
| | | | |
|----------------|-----------|-------------|-------------|
| Difficile | 1 | 3.60 | 1.67 |
| | 2 | 3.36 | 1.65 |
| | 3 | 3.19 | 1.40 |
| | 4 | 4.00 | 1.59 |
| | 5 | 3.74 | 1.78 |
| | 6 | 2.95 | 1.77 |
| | 7 | 4.14 | 1.72 |
| | 8 | 3.00 | 1.89 |
| | 9 | 4.29 | 1.42 |
| | 10 | 3.36 | 1.74 |
| | 11 | 3.48 | 1.53 |
| | 12 | 2.55 | 1.71 |
| | 13 | 2.90 | 1.86 |
| | 14 | 4.07 | 1.35 |
| | 15 | 3.14 | 1.68 |
| | 16 | 4.33 | 1.44 |
| | 17 | 3.62 | 1.79 |
| | 18 | 1.60 | 1.61 |
| | 19 | 2.95 | 1.58 |
| | 20 | 4.05 | 1.68 |
| Très difficile | 1 | 2.48 | 1.70 |
| | 2 | 4.55 | 1.38 |
| | 3 | 2.88 | 1.70 |
| | 4 | 3.07 | 2.18 |
| | 5 | 2.74 | 2.04 |
| | 6 | 3.45 | 1.70 |
| | 7 | 4.05 | 1.90 |
| | 8 | 3.21 | 1.88 |
| | 9 | 2.38 | 1.86 |
| | 10 | 3.31 | 1.75 |
| | 11 | 3.81 | 1.52 |
| | 12 | 3.88 | 1.61 |
| | 13 | 4.50 | 1.27 |
| | 14 | 4.10 | 1.53 |
| | 15 | 3.17 | 1.58 |
| | 16 | 3.71 | 2.00 |
| | 17 | 4.48 | 1.33 |
| | 18 | 3.00 | 1.55 |
| | 19 | 4.40 | 1.62 |
| | 20 | 4.45 | 1.61 |

En gras, les images sélectionnées pour l'étude principale.

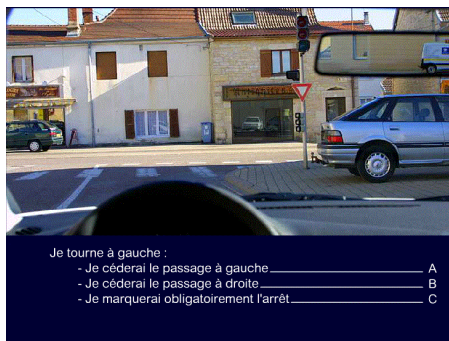
Annexe 5: Vignettes utilisées lors du test de code de la route de l'étude 4

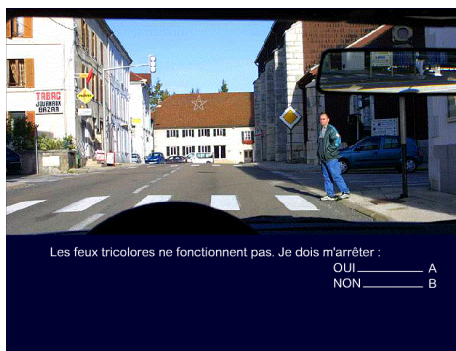
A- Vignettes du niveau facile



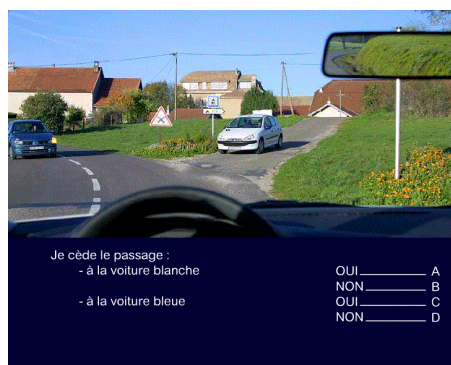


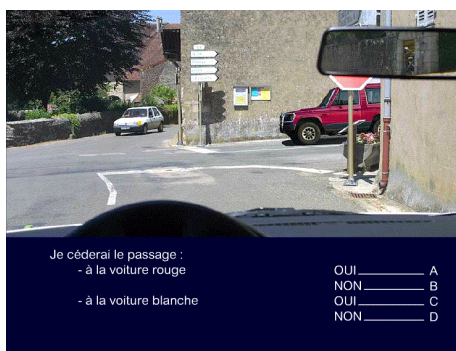
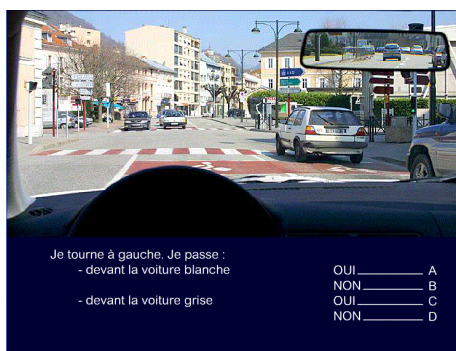
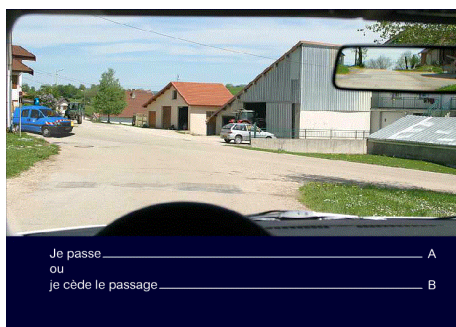
B- Vignettes du niveau moyen



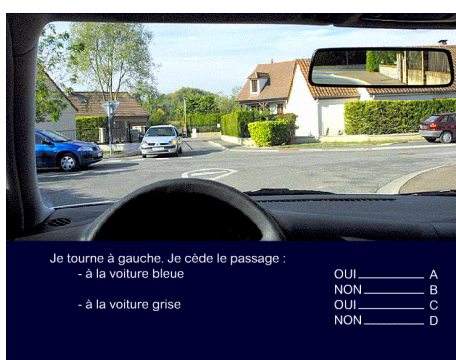


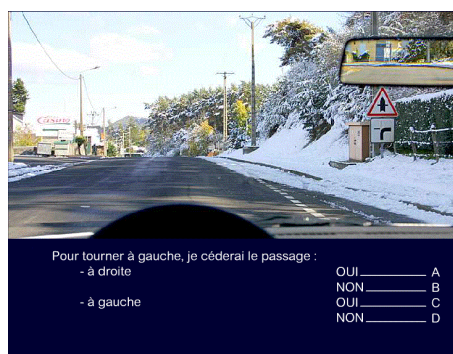
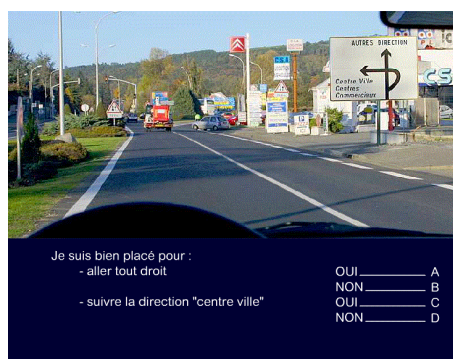
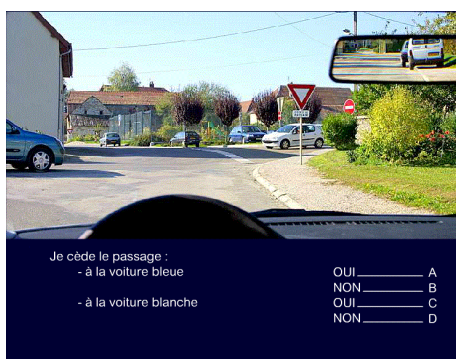
C- Vignettes du niveau difficile





D- Vignettes du niveau très difficile





Annexe 6 : Documents utilisés lors de l'étude 4

A- Document n°1

Présentation de l'expérience

40 questions vont vous être posées.

Vous devrez entourer la ou les bonne(s) réponse(s)

Vous devrez également, pour chaque question, indiquer le degré avec lequel vous êtes sûr(e) de répondre correctement à la question :

Exemple :

| QUESTION | | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | | |

Vous avez 30 secondes pour répondre à ces 2 items pour chacune des 40 questions qui vont vous être présentées

Objectif de l'étude *

Vous allez participer à une étude visant à mettre en évidence les différences de capacités au niveau de la conduite automobile entre hommes et femmes.

Nous allons donc vous soumettre à des questions sur la conduite automobile auxquelles vous devrez répondre.

Ces questions ont été sélectionnées car une étude antérieure a permis de montrer qu'elles sont fortement reliées aux capacités de conduite des individus

** Consignes de la version menace du stéréotype*

Objectif de l'étude *

Vous allez participer à une étude visant à tester des diapositives qui seront utilisées dans une prochaine expérience sur la conduite automobile.

Nous allons donc vous soumettre à des questions sur la conduite automobile auxquelles vous devrez répondre.

** Consignes de la version neutre*

Avant de commencer l'expérience, voici un questionnaire auquel vous devez répondre

Ci-après figurent un certain nombre de déclarations que les gens utilisent souvent pour se décrire. Lisez chacun des énoncés et entourez, parmi les 4 possibilités à droite, celle qui correspond le mieux à ce que vous ressentez **A L'INSTANT, JUSTE EN CE MOMENT** avant de commencer l'expérience. Il n'existe ni bonnes ni mauvaises réponses.

Ne passez pas trop de temps sur chacun des points, mais donnez la réponse qui semble décrire le mieux vos sentiments. Répondez à toutes les questions et n'entourez qu'une réponse pour chacune d'entre elles.

| | <i>Pas du tout</i> | <i>Un peu</i> | <i>Modérément</i> | <i>Beaucoup</i> |
|--|--------------------|---------------|-------------------|-----------------|
| Je me sens calme | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens sûr(e) de moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis tendu(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens contraint(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens à mon aise | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens bouleversé(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je m'inquiète à l'idée de malheurs possibles | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens satisfait(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai peur | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens bien | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai confiance en moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens nerveux(se) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis agité(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens indécis(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis détendu(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis content(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis inquiet(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens troublé(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens stable | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens dans de bonnes dispositions | 1 | 2 | 3 | 4 |

Feuille de réponse à l'expérience

| QUESTION 1 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 2 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 3 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 4 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 5 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 6 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 7 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 8 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 9 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 10 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 11 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 12 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 13 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 14 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 15 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 16 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 17 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 18 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 19 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 20 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 21 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 22 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 23 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 24 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 25 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 26 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 27 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 28 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 29 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 30 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 31 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 32 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 33 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 34 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 35 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 36 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 37 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 38 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 39 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

| QUESTION 40 | | | | A | B | C | D |
|---------------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|---|---|---|
| 0% | 25 % | 50% | 75% | 100% | | | |
| <i>Je ne suis pas sûr</i> | <i>Je suis peu sûr</i> | <i>Je suis moyennement sûr</i> | <i>Je suis très sûr</i> | <i>J'en suis certain</i> | | | |

B- Document n°2

Ci-après figurent un certain nombre de déclarations que les gens utilisent souvent pour se décrire. Lisez chacun des énoncés et entourez, parmi les 4 possibilités à droite, celle qui correspond le mieux à ce que vous avez ressenti PENDANT CETTE EXPERIENCE. Il n'existe ni bonnes ni mauvaises réponses.

Ne passez pas trop de temps sur chacun des points, mais donnez la réponse qui semble décrire le mieux vos sentiments. Répondez à toutes les questions et n'entourez qu'une réponse pour chacune d'entre elles.

| | <i>Pas du tout</i> | <i>Un peu</i> | <i>Modérément</i> | <i>Beaucoup</i> |
|--|--------------------|---------------|-------------------|-----------------|
| Je me suis senti calme | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti sûr(e) de moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti tendu(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti contraint(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti à mon aise | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti bouleversé(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti inquiet(e) à l'idée de malheurs | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti satisfait(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai eu peur | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti bien | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai eu confiance en moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti nerveux(se) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti agité(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti indécis(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti détendu(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti content(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti inquiet(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti troublé(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti stable | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me suis senti dans de bonnes dispositions | 1 | 2 | 3 | 4 |

Version femmes

- Lors de cette expérience, j'étais motivée pour faire une bonne performance pour aider à montrer que les femmes sont de bonnes conductrices

*Pas du tout
d'accord*

1 2 3 4 5 6 7

*Tout à fait
d'accord*

- Selon moi, le fait que je sois une femme a eu un effet sur mes performances durant cette expérimentation

*Pas du tout
d'accord*

1 2 3 4 5 6 7

*Tout à fait
d'accord*

- Je m'identifie aux personnes du même sexe que moi

*Pas du tout
d'accord*

1 2 3 4 5 6 7

*Tout à fait
d'accord*

- J'ai beaucoup de choses en commun avec les personnes du même sexe que moi

*Pas du tout
d'accord*

1 2 3 4 5 6 7

*Tout à fait
d'accord*

Version hommes

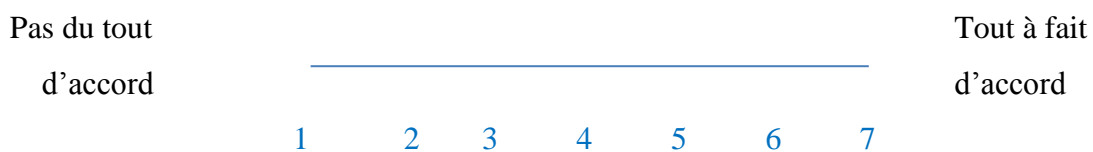
- Lors de cette expérience, j'étais motivé pour faire une bonne performance pour aider à montrer que les hommes sont de bons conducteurs



- Selon moi, le fait que je sois un homme a eu un effet sur mes performances durant cette expérimentation



- Je m'identifie aux personnes du même sexe que moi



- J'ai beaucoup de choses en commun avec les personnes du même sexe que moi



| |
|--|
| Quelques informations vous concernant |
|--|

Année d'obtention du code : _____

Année d'obtention du permis de conduire : _____

Nombre moyen de kilomètres parcourus par semaine : _____

Au cours des 3 dernières années, en tant qu'automobiliste, dans combien d'accident avez-vous été impliqué? *On entend par accident un simple accrochage, un accident n'ayant entraîné que des dégâts matériels ou un accident grave avec des blessés.* _____

Au cours des 12 derniers mois, combien de points avez-vous perdu sur votre permis de conduire? _____

Votre âge : _____

Vous êtes : ☐ Un homme ☐ Une femme

Questionnaire n°1

Ci-après figurent un certain nombre de déclarations que les gens utilisent souvent pour se décrire. Lisez chacun des énoncés et entourez, parmi les 4 possibilités à droite, celle qui correspond le mieux à **LA FAÇON DONT VOUS VOUS SENTEZ EN GENERAL**.

Il n'existe ni bonnes ni mauvaises réponses. Ne passez pas trop de temps sur chacun des points, mais donnez la réponse qui semble décrire le mieux ce que vous ressentez généralement. Répondez à toutes les questions et n'entourez qu'une réponse pour chacune d'entre elles.

| | <i>Presque</i> | <i>Parfois</i> | <i>Souvent</i> | <i>Presque</i> <i>toujours</i> |
|---|----------------|----------------|----------------|-----------------------------------|
| Je me sens dans de bonnes dispositions | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens nerveux(se) et agité(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis content(e) de moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je voudrais être aussi heureux(se) que les autres semblent l'être | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens un(e) raté(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je me sens paisible | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis calme, détendu(e), et de sang froid | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai l'impression que les difficultés se multiplient à un point tel que je ne peux les surmonter | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je m'inquiète trop à propos de choses qui n'en valent pas la peine | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis heureux(se) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| J'ai des pensées qui me tourmentent | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je manque de confiance en moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis sûr(e) de moi | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je prends facilement des décisions | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je ne me sens pas à la hauteur | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis content(e) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Des pensées sans importance me trottent dans la tête et me tracassent | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je ressens les contretemps si fortement que je ne peux les chasser de mon esprit | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis quelqu'un de calme | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Je suis tendu(e) ou agité(e) dès que je réfléchis à mes soucis et problèmes | 1 | 2 | 3 | 4 |

Questionnaire n°2

Certaines personnes estiment que conduire une voiture n'est pas facile.

Inversement, d'autres pensent que c'est facile.

Comment décririez-vous actuellement vos habiletés en tant que conducteur (conductrice) ?

Pour répondre, veuillez **vous situer sur l'échelle de 1** « Tout à fait » **à 7** « Pas du tout ».

| | <i>Tout à fait</i> | | | | | | <i>Pas du tout</i> |
|--|--------------------|---|---|---|---|---|--------------------|
| Conduire une voiture est facile | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'ai le contrôle de ma voiture | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis capable de respecter le code de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je conduis suffisamment bien pour m'adapter à n'importe quelle situation de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je sais estimer les risques routiers | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je sais anticiper les situations dangereuses | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je peux adapter mon style de conduite aux exigences de l'environnement routier | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je sais manœuvrer une voiture | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis sûr(e) de moi quand je conduis une voiture | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'ai besoin de plus d'expérience pour savoir bien conduire | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je trouve qu'il est difficile de conduire prudemment | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je fais des erreurs de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Questionnaire n°3

Ce questionnaire cherche à connaître votre avis sur les femmes au volant.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes. Pour répondre, veuillez **vous situer sur l'échelle de 1** « Pas du tout d'accord » **à 7** « Tout à fait d'accord ».

| | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|---|---------------------------------|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| Je pense que les femmes ont une bonne maîtrise de leur véhicule | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes évitent les comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes sont des conductrices courtoises | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes s'abstiennent d'avoir des comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes font preuve de savoir-vivre envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes sont adroites au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes évitent les comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes font preuve de civilité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes respectent les limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les femmes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Questionnaire n°4

Ce questionnaire cherche à connaître votre avis sur les hommes au volant.

Indiquez les plus sincèrement et spontanément possible votre degré d'accord avec les phrases suivantes. Pour répondre, veuillez **vous situer sur l'échelle de 1 « Pas du tout d'accord » à 7 « Tout à fait d'accord »**.

| | <i>Pas du tout d'accord</i> | | | | | | <i>Tout à fait d'accord</i> |
|--|---------------------------------|---|---|---|---|---|---------------------------------|
| Je pense que les hommes se conforment aux limitations de vitesse | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes sont habiles au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes évitent de prendre des risques en conduisant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes sont des conducteurs courtois | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes n'enfreignent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes ont de bonnes compétences de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes évitent les comportements à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes sont civiques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes ne dépassent pas les limitations de vitesse autorisées | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes ont de bonnes capacités de conduite | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes évitent les comportements dangereux au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes font preuve de civilité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes ont une grande dextérité au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes évitent de s'engager dans des situations à risques au volant | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je pense que les hommes font preuve d'égard envers les autres usagers de la route | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

Questionnaire n°5

Lisez attentivement chacun des items et entourez la réponse qui vous correspond le plus.

Votre réponse peut aller de 1 « Jamais vrai » à 7 « Toujours vrai ».

| | <i>Jamais vrai</i> | | | | | | <i>Toujours vrai</i> |
|---|--------------------|---|---|---|---|---|----------------------|
| Je suis toujours prêt(e) à écouter les autres | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis doux(ce) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'ai l'esprit de compétition | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis sensible aux peines et aux problèmes des autres | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'ai des qualités de commandement | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis affectueux(se) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis sûr(e) de moi | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'aime rendre service | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis énergique | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis attentif(ve) aux besoins des autres | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis dominateur(trice) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis chaleureux(se) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'aime les enfants | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis sportif(ve) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis prêt(e) à consoler les gens | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je me comporte en chef | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Je suis tendre | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| J'ai confiance en moi | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |